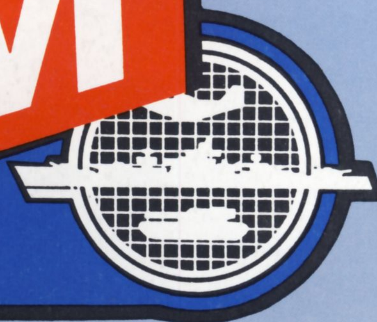
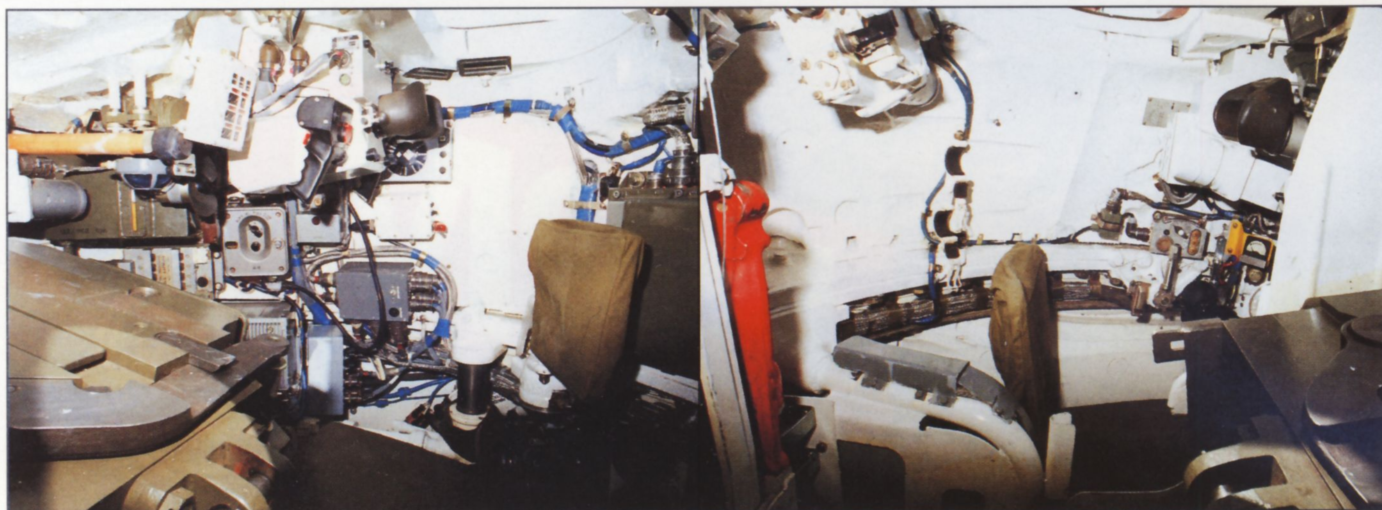
Ročník V. 1995

HPM

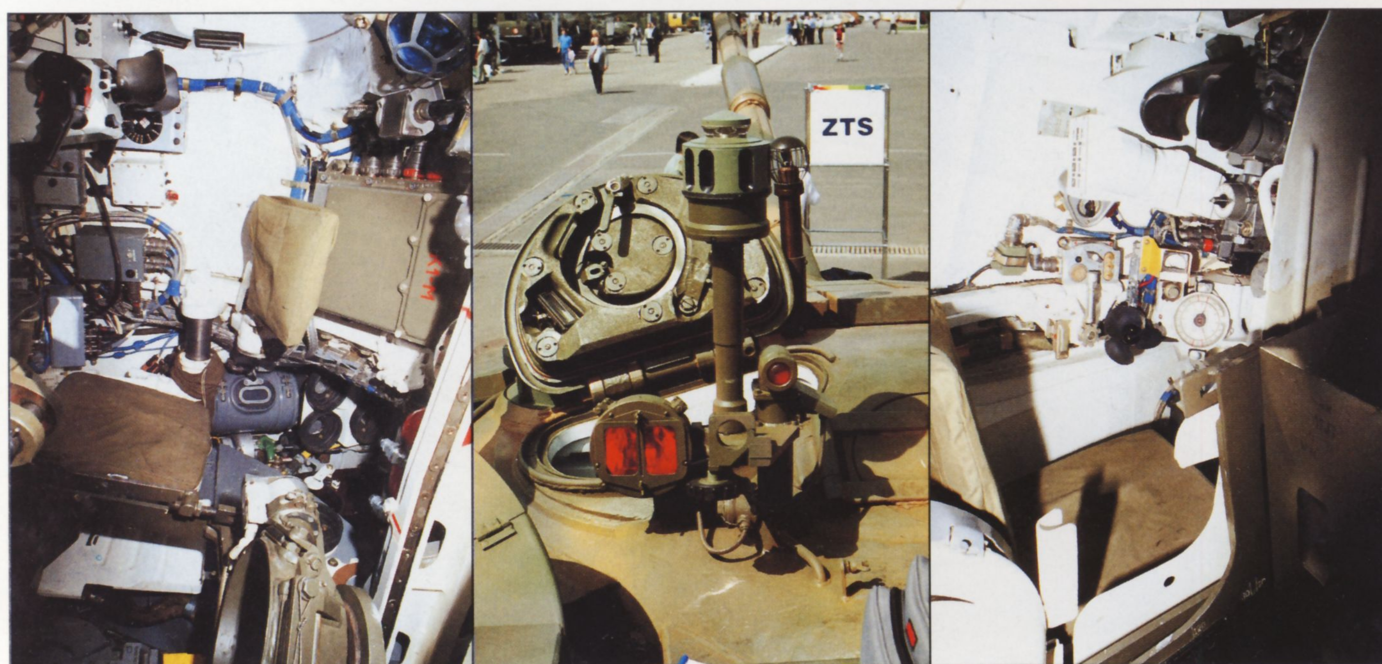
1

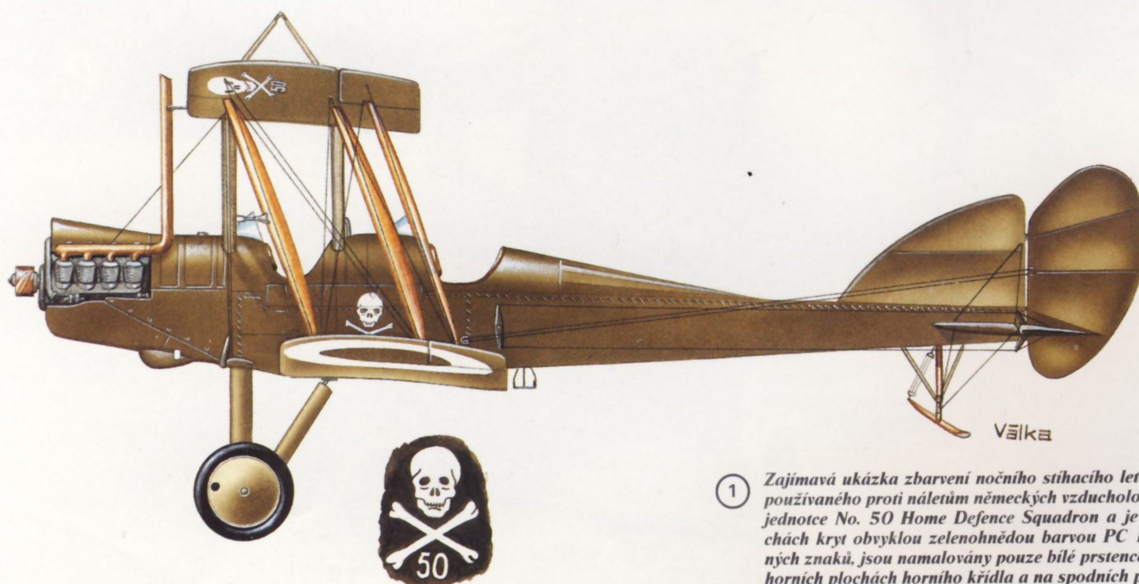






T-72M2 MODERNA (foto: M. Khol)





(1) *Zajímavá ukázka zbarvení nočního stíhacího letounu B. E. 2c, používaného proti náletům německých vzducholodí. Stroj náleží jednotce No. 50 Home Defence Squadron a je na všech plochách kryt obvyklou zelenohnědou barvou PC 10. Místo běžných znaků, jsou namalovány pouze bílé prstence, které jsou na horních plochách horního křídla a na spodních plochách dolního křídla. Emblém smrtihlava je na obou bocích trupu a na spodní straně obou konců horního křídla.*



- HPM Historie a plastikové modelářství Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu - 46 642
- Registrační značka - Mk ČR 5340
- Vychází - měsíčně
- Vydává: HaPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Jams-Jana Skurovcová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
HaPM s.r.o., Jerevanská 3, 100 00 Praha 10
telefon: 02/737 98 92
Návštěvní den: středa 10.00-15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte - Inzerce HaPM

Tiskárna: Východočeská tiskárna, spol. s r.o., Smilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1298/93 ze dne 21. 4. 1993
ISSN 1210-1427

History and Plastic Modelling issued monthly by HaPM Ltd.
Editorial & Advertising Offices HaPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
phone (+422) 737 98 92

Editorial & Production Staff
- Managing Editor - I. Pejčoch
- Modelling Editor - V. Janovský
- Technical Editor - M. Mamula
- Art Editor - V. Leimer
- Graphic Editor - Jams

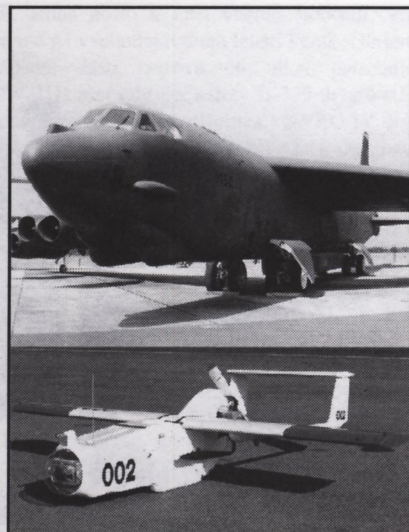
Printed in Czech Republic by Východočeská tiskárna, spol. s r.o., Smilova 487, Pardubice

Exclusive North American distribution through Condor Models Intl.,
3408 S. Harvey Ave., Berwyn Ill., U.S.A, 60402,
phone (708) 484-6815, fax (708) 484-8074

OBSAH:

Připravujeme do čísla 2/95

- **Čs. stíhači v L'Armée del'Air 39-40 (II.)**
- **Československý tank LT-34**
- **Thunderbolty v RAF**
- **Sojka**
- **A. de Saint Exupery**
- **Otto Kittel**

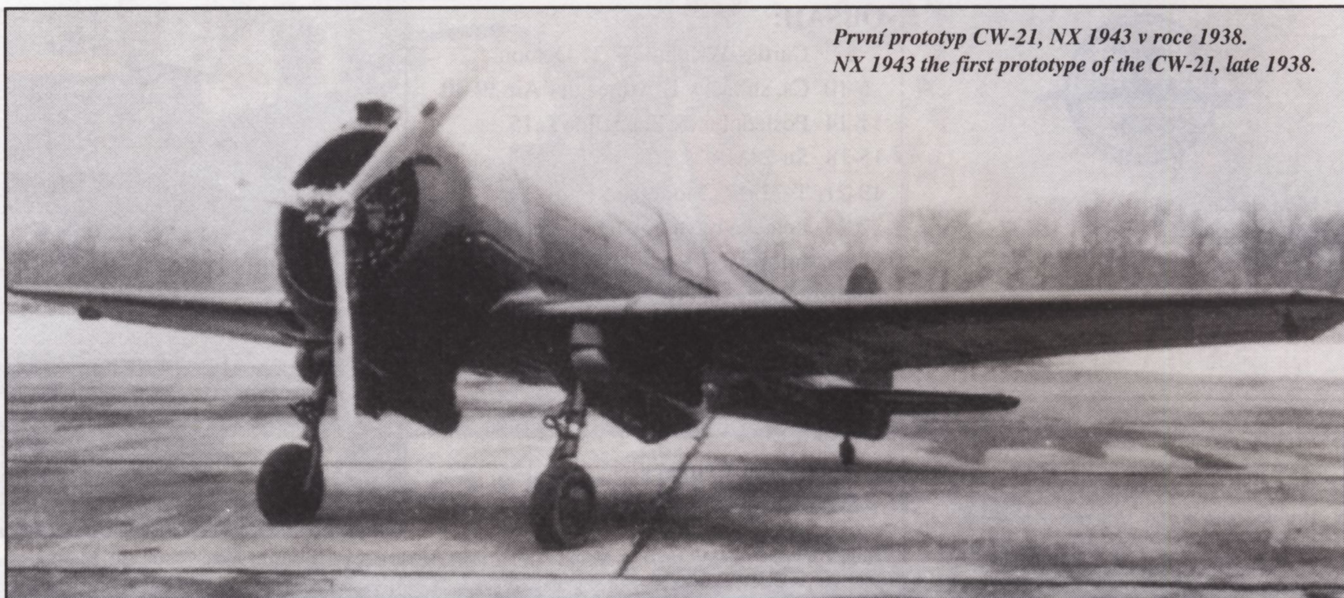


Titulní strana: Su-24MR (foto M. Mamula) a T-72M2 „Moderna" vystavený na Idetu 94 (foto M. Khol)

Vážení čtenáři,

chtěli bychom Vám na tomto místě popřát mnoho štěstí a úspěchů v Novém roce, bohužel poněkud opožděně, neboť původní přání bylo z technických důvodů vyřazeno z textu. Zároveň se chceme omluvit za špatnou kvalitu barevných kamufláží v čísle 11/94, způsobených problémy v tiskárně, kde nabíhal provoz na nových strojích a z tohoto důvodu běžel provoz nonstop a náš časopis se tiskl na poslední chvíli v hlubokých nočních hodinách.
Jak jistě víte, v průběhu tohoto roku má dojít ke zdražení poplatků za veškeré poštovní služby, zároveň je ohlášeno celkové zdražení tiskárenského papíru. Již v tuto chvíli platíme za výrobu čísla HaPM více než dříve, ale snažíme se cenu udržet na původní úrovni. Stejnou cenu budeme udržovat pokud to jen půjde, ale v průběhu roku zřejmě v souvislosti se zmíněnými nárůsty výrobních a přepravních nákladů budeme nuceni mírně zdražit. Chtěli bychom ovšem tuto nepříjemnost kompenzovat rozšířením počtu stránek, po které řada čtenářů volá ve svých dopisech. Zlepší se i kvalita tisku díky novému vybavení tiskárny, která se výrazně modernizovala. Rozšíření obsahu bude z velké části věnováno modelářským článkům, kterých Vám nabízíme stále nedostatek. V této souvislosti bychom si Vás čtenáře dovolili požádat o spolupráci v rozšířených modelářských rubrikách. Pište nám prosím své zkušenosti se stavbou kitů, názory na novinky objevující se na našem i zahraničním trhu nebo popište Vámi vyzkoušené stavební postupy. Byli bychom rádi, kdyby jste se s námi touto formou na tvorbě časopisu podíleli.
Věříme, že i v následujícím období si udržíme Vaši přízeň

Vaše redakce HaPM


První prototyp CW-21, NX 1943 v roce 1938.
NX 1943 the first prototype of the CW-21, late 1938.

Curtiss-Wright CW-21 Interceptor

Miroslav Šnajdr

(dokončení z minulého čísla)

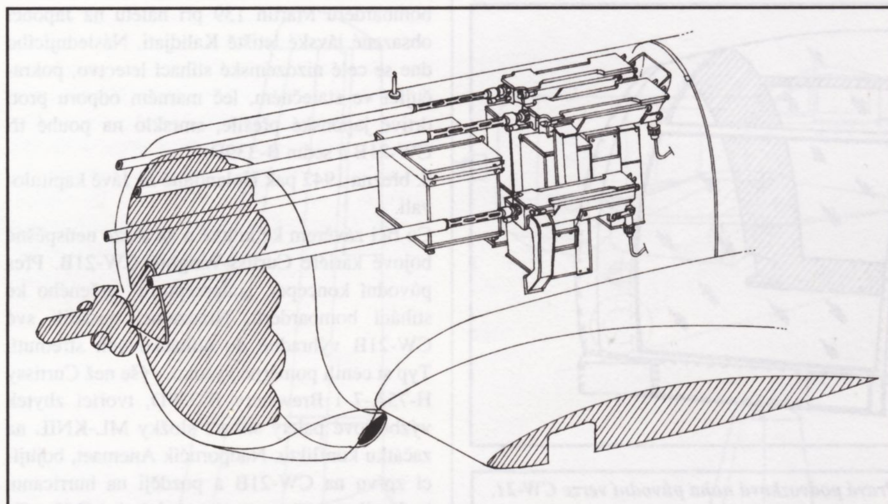
Curtiss-Wright však o svého zákazníka nepřišel, neboť členové nizozemské exilové vlády, sídlící nyní v Londýně, rozhodli objednané stíhačky převést do východní Indie, k posílení tamního letectva ML-KNIL. Revidovaný kontrakt obě strany podepsaly 11. července 1940, s tím, že první dva stroje výrobce dodá v srpnu téhož roku, dvanáct v září a zbývajících deset v říjnu.

První dokončený Curtiss-Wright CW-21B, představující jak prototyp nové verze, tak první stroj nizozemské objednávky, vzlétl v St. Louis v polovině září. Obdržel výrobní číslo c/n 2852 a registraci C-338 nekorespondující se systémem označování užívaným Nizozemci. Jinak ovšem nesl hned od počátku nizozemské výsostné znaky a obvyklý nátěr. Celkem čtyřiadvacet objednaných CW-21B šlo lodí, mezi koncem října a první polovinou prosince 1940 na hlavní ostrov Nizozemské východní Indie, Jávu. Počas února následujícího roku je smontovali na letišti Andir u Bandungu.

Curtiss CW-21B Interceptor, (v literatuře často uváděné bojové jméno Demon typ v době aktivní služby pravděpodobně vůbec nenesl), byl jednomístný, jednomotorový samonosný dolnoplošník lehké celokovové konstrukce. Pohonnou jednotku tvořil hvězdicový devítiválec Wright Cyclone R-1820-G5 o vzletovém výkonu 1000 koní. Na výši 4650 metrů dosahoval 750 koní. Třílistá kovová vrtule Curtiss Electric s konstantními otáčkami byla opatřena malým kuželem. Samosvornými obaly nechráněné palivové nádrže pojaly 362 litrů pohonných hmot. Čtveřice synchronizovaných kulometů Colt MG-40 ráže 7,7 mm se nacházela v trupu, před pilotní kabinou. Dva byly uloženy vedle sebe v horní příďové části trupu a po jedné zbrani konstruktéři umístili na každém boku. Pilot vybavený padákem sedacího typu seděl v kryté kabině, se vzad odsouvacím překrytem. Zezadu ho, jako jediný prvek pasivní ochrany celého letounu, kryl demontovatelný pancéřový plát. V trupu za kabinou byla umístěna vysokofrekvenční radiostanice pro vysílání i příjem. Přistávací zařízení tvořil podvozek záďového typu. Hlavní podvozkové nohy se hydraulicky, (v případě potřeby ručně - pumpováním) zatahovaly do křídel, směrem k ose trupu. V porovnání se starším CW-21 u verze CW-21B poněkud narostla hmotnost, nicméně typ byl i nadále velmi lehký. Pro představu o lehkosti konstrukce: britský Hawker Hurricane Mk.I, na kterého musela po velkých ztrátách v závěru bitvy o Jávu přejít řada pilotů původně létajících s CW-21B, dosahoval téměř dvojnásobné prázdné hmotnosti. Prázdný CW-21B vážil 1534 - 1550 kg, z čehož připadalo zhruba 600 kg na motorovou instalaci. Díky aerodynamicky čistčímu draku stoupla při stejné pohonné jednotce maximální rychlost na 536 km/h na výši 5486 metrů. Stoupavost mírně poklesla, stejně jako dostup.

Své Curtiss-Wrighty CW-21B Nizozemci zařadili do 1. března 1941 v jávském Andiru vzniklé 2. perutě (2e Afdeling), náležící spolu s 1. perutí vyzbrojenou Curtissy H-75A-7 do 4. skupiny (IVe Vliegtuiggroep) ML-KNIL. První základnou nového útvaru se stalo letiště Andir. Piloti zde pod vedením velitele 2-VLG-IV nadporučíka Anemaeta absolvovali počáteční výcvik. Operační výcvik probíhal od června 1941 na letišti Maospati. Mezi tím se vyostřovaly vztahy mezi expanzivním Japonskem na straně jedné a Spojenými státy, Velkou Británií a Nizozemskou východní Indií na straně druhé. Bohatá Nizozemská východní Indie, zbavená díky německému vítězství v západní Evropě podpory mateřské země, náležela mezi nejvýznamnější


Přehlídka 2-VLG-IV těsně před vypuknutím bojů.
Parade of the 2-VLG-IV shortly before the war.



cíle připravovaného japonského tažení na jih. To mělo ostrovnímu císařství zajistit nová území a bohatou kořist, zejména v podobě strategických surovin: nafty, kaučuku, ušlechtilých kovů. 30. listopadu 1941, poté co politická krize dosáhla vrcholu, zahájilo nizozemské vojenské letectvo mobilizaci a začalo své síly rozptylovat na strategicky důležité body rozsáhlé kolonie.

Bezprostředně před japonským úderem disponovalo vojenské letectvo ML-KNIL 205 stroji všech určení a nizozemské námořní letectvo 49 stroji. Další letadla se nacházela v rezervě. Stíhací složku tvořilo 83 strojů, z nichž mnoho však momentálně nebylo bojeschopných. Nizozemští letci sdíleli spolu se svými americkými a britskými kolegy pocit nadřazenosti nad nepřítelem a úroveň japonských letadel hodnotili skepticky. Složením personálu se ML-KNIL značně odlišovalo například od útvarů RAF v Malajsku a Singapúru, neboť v řadách pozemního personálu sloužilo mnoho domorodých vojáků. Dobové propagační snímky, například záběry křídlo na křídlo seřazených Curtiss-Wrightů CW-21B perutě 2-VLG-IV, ukazují vysoké holandské piloty v popředí a za nimi seřazené mnohem drobnější domorodé mechaniky v konzervativně střižených uniformách. Jakoby šlo o fotografie z nějaké dřívější koloniální války a ne z konfliktu, v kterém byly svrženy první atomové bomby, z konfliktu, po němž již svět nikdy nevypadal tak jako dříve.

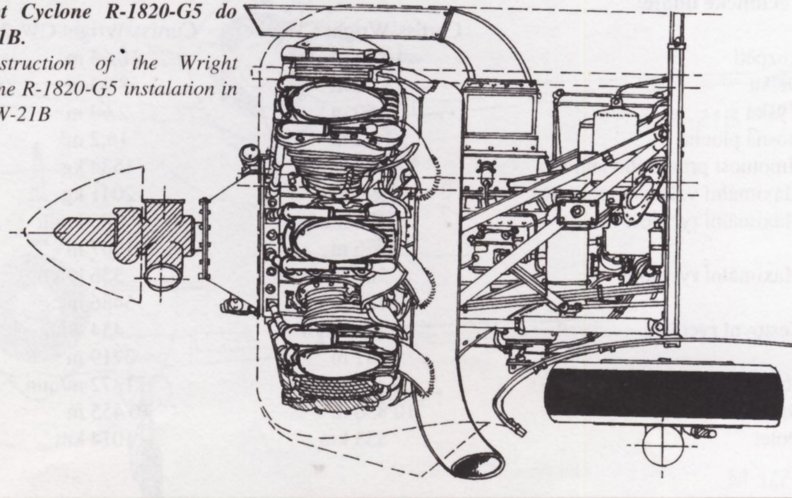
Tabulkově představovala stíhací peruť 2-VLG-IV na nizozemské poměry silnou jednotku. Stav zahrnoval šestnáct prvolíniových CW-21B, zatímco normu u stíhací perutě představovalo dvanáct strojů. Umožnil to relativní dostatek pilotů a mechaniků způsobený opožděním dodávek nových letadel z USA. Ve skutečnosti však na začátku prosince bylo ze všech dodaných CW-21B bojeschopných jen devět! Již počas mírové služby vadila u lehkých curtiss-wrightů přílišná křehkost draku, hlavně v úzké zadní části trupu před ocasními plochami. Mnoho letadel přechodně vyřadily nedlouho před vypuknutím bojů objevené trhliny na konstrukci podvozku. A to po relativně nenáročném mírovém provozu. Díky přesunutí velké části stíhacího letectva z Jávy na okolní základny, včetně britského Singapúru, tvořila CW-21B vyzbrojená peruť 2-VLG-IV základ protivzdušné obrany hlavního ostrova Nizozemské východní Indie. Ve snaze pokrýt co největší prostor byla peruť rozdělena. Dvě letky (Patrouille) CW-21B, teoreticky osm stíhaček, velení umístilo na letišti Tjililitan u Batávie na západě a dvě další letky bránily z letiště Perak přístav Surabaja a východ ostrova. Jáva se prozatím nacházela dosti hluboko ve spojeneckém týlu, a tak první dny konfliktu pro piloty Curtiss-Wrightů CW-21B ubíhaly klidně. Jistou změnu přinášely občasné doprovody konvojů plujících do ostrovní pevnosti Singapúr. Když lodě proplouvaly z Indického oceánu do Jávského moře úzkými vodami Sundského průlivu, oddělujícími Jávu a Sumatru, hlídkovaly CW-21B ze západojávských letišť Kalidjati a Tjililitan. Následujícího dne pak přelétly na Sumatru a Palembangu, pokračovaly v ochraně plavidel směřujících na sever.

Počátkem února 1942 již situace v jihovýchodní Asii vyhlížela pro spojence velmi zle. Nizozemci v předchozích týdnech pozbyli řadu důležitých základen své koloniální říše. Japonci obsadili nizozemské ostrovy Tarakan, jižní Borneo, Celebes a Amboinu. Britové nebyli o nic úspěšnější a v téže době ztratili Hongkong, severní Borneo a celé Malajsko. Ostrovní pevnost Singapúr, alfu i omegu britských pozic v oblasti dělily od hořké kapitulace jen dny. Válka se přiblížila k Jávě a také ke stíhací peruti 2-VLG-IV.

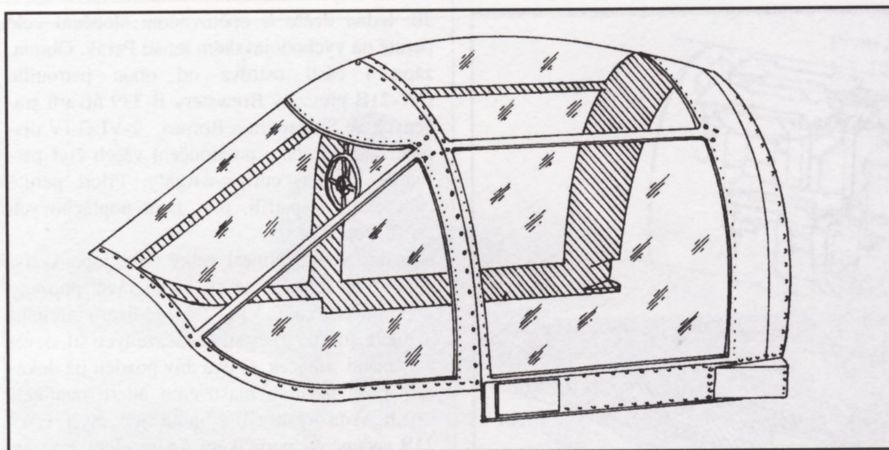
V polovině ledna definitivně skončilo působení detašovaných Curtiss-Wrightů CW-21B ze Sumatry. 20. ledna došlo k opětovnému sloučení celé perutě na východojávském letišti Perak. Obranu západní části ostrova od obou patrouille CW-21B převzaly Brewstery B-339 útvarů stažených ze Singapúru a Bornea. 2-VLG-IV disponovala v Peraku po sloučení všech čtyř patrouille čtrnácti curtiss-wrighty. Piloti perutě stále ještě nespatřili, přes řadu poplachových startů, nepřítele.

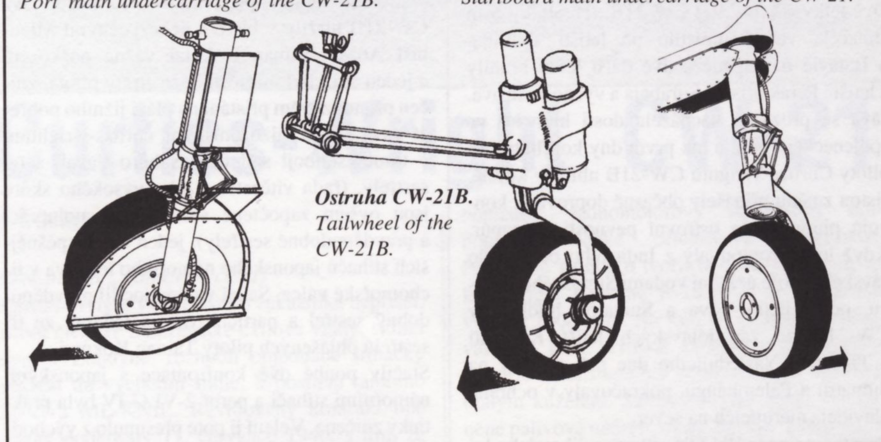
Brutální změnu přinesl velký nálet japonského námořního letectva na východní Jávu, popsaný v úvodu článku. 2-VLG-IV v jediném střetnutí 3. února ztratila tři čtvrtiny nasazených sil, devět z dvanácti stíhaček. O dva dny později již dokázala proti dalšímu masovému úderu nepřátelských vzdušných sil vrhnout jen čtyři CW-21B vedené nadporučíkem Anemaetem. Po souboji s přesilou šestadvaceti japonských stíhaček nad Grissee nárokoval nadporučík Anemaet sestřelení velitele protivníkovy formace. Dva CW-21B utržily v bitvě s nebezpečnými Micubiši A6M2 Tainan Kókútai vážná poškození a jeden stroj byl, naštěstí beze ztráty pilota, zničen při nouzovém přistání na pláži jižního pobřeží Jávy. Proti nizozemským curtiss-wrightům v tomto souboji stál také Saburo Sakai, s 64 sestřely, (řada vítězství z jeho vysokého skóre jsou ovšem započtené sestřely ve spolupráci a pravděpodobné sestřely), jeden z nejúspěšnějších stíhačů japonského námořního letectva v tichomořské válce. Sakai v něm docílil pravděpodobný sestřel a participoval na jednom ze tří sestřelů ohlášených piloty Tainan Kókútai.

Stačily pouhé dvě konfrontace s japonskými námořními stíhači a peruť 2-VLG-IV byla prakticky zničena. Velení ji poté přesunulo z východní části Jávy na západ a v Andiru, kam 10. února přilétlo šest CW-21B, včetně dvou nově opravených strojů, došlo k reorganizaci. Hlavní výzbrojí se stal tucet britských Hawker Hurricanů, získaných od RAF, na nichž létal velitel peruti nadporučík Anemaet, čtyři piloti z původní 2-VLG-IV a celkem osm letců převelených od perutí 1-VLG-IV a 3-VLG-V. Zbývající Curtiss-Wrighty CW-21B Nizozemci soustředili u letky vedené nadporučíkem W. Boxmanem. 16. února se hurricany i curtiss-wrighty přesunuly na letiště Kalidjati, aby odtud bránily Bandieng, (podle jiného podkladu CW-21B operovaly ze základny Boea Batoeweg, rovného úseku silnice nedaleko Bandoengu). 24. února Curtiss-Wrighty CW-21B



Rekonstruovaná podoba zástavby Wright Cyclone R-1820-G5 do CW-21B.
Reconstruction of the Wright Cyclone R-1820-G5 instalation in the CW-21B





Levá podvozková noha CW-21B.
Port main undercarriage of the CW-21B.

Pravá podvozková noha původní verze CW-21.
Startboard main undercarriage of the CW-21.

Ostruha CW-21B.
Tailwheel of the CW-21B.

společně s britskými i holandskými hurricany bránily západní Jávu před těžkým útokem japonského armádního letectva. Poprvé změřily síly se stíhacími jednoplošníky Nakadžima Ki-43 „Oscar", kterým byly mimochodem koncepčně dosti podobné. Ze čtyř nasazených CW-21B, pokoušejících se chránit Bandoeng na bázi po akci přistál jediný. Jeden byl sestřelen a jeho pilot zabit ve vzdušném boji, jeden nouzově přistál a nadporučík Boxnam se zachránil na padáku poté, co jeho stroj pravděpodobně zasáhla spojenecká protiletadlová palba. Při bombardování mateřského letiště Japonci na zemi zničili CW-21B číslo CW-363.

Poslední dějství tragédie Nizozemců ve východní Indii začalo 1. března 1942 vyloděním Japonců na pobřeží západní i východní Jávy. Následujícího dne zasáhla čtveřice CW-21B společně se třemi Brewstery B-339D perutě 3-VLG-V do těžkého boje s přesilou armádních stíhaček Nakadžima Ki-43, nejspíše ze stavu 59. Sentai. Nadporučík Boxman byl ve střetnutí sestřelen a těžce popálený si zachránil život pod kopulí padáku, který však otevřel, veden snahou uhasit hořící oděv, až po dlouhém, nervy drásajícím volném pádu. Některé podklady tuto událost kladou až do 5. března. Boxman v každém případě strávil následující dva roky v nemocnici, tak strašlivé byly jeho popáleniny. 3. března doprovodila trojice CW-21B několik nizozemských bombardérů Martin 139 při náletu na Japonci obsazené jávské letiště Kalidjati. Následujícího dne se celé nizozemské stíhací letectvo, pokračující ve statečném, leč marném odporu proti drtivé japonské přesile, smrsklo na pouhé tři CW-21B a sedm B-339D.

8. března 1942 pak Holanďané na Jávě kapitulovali.

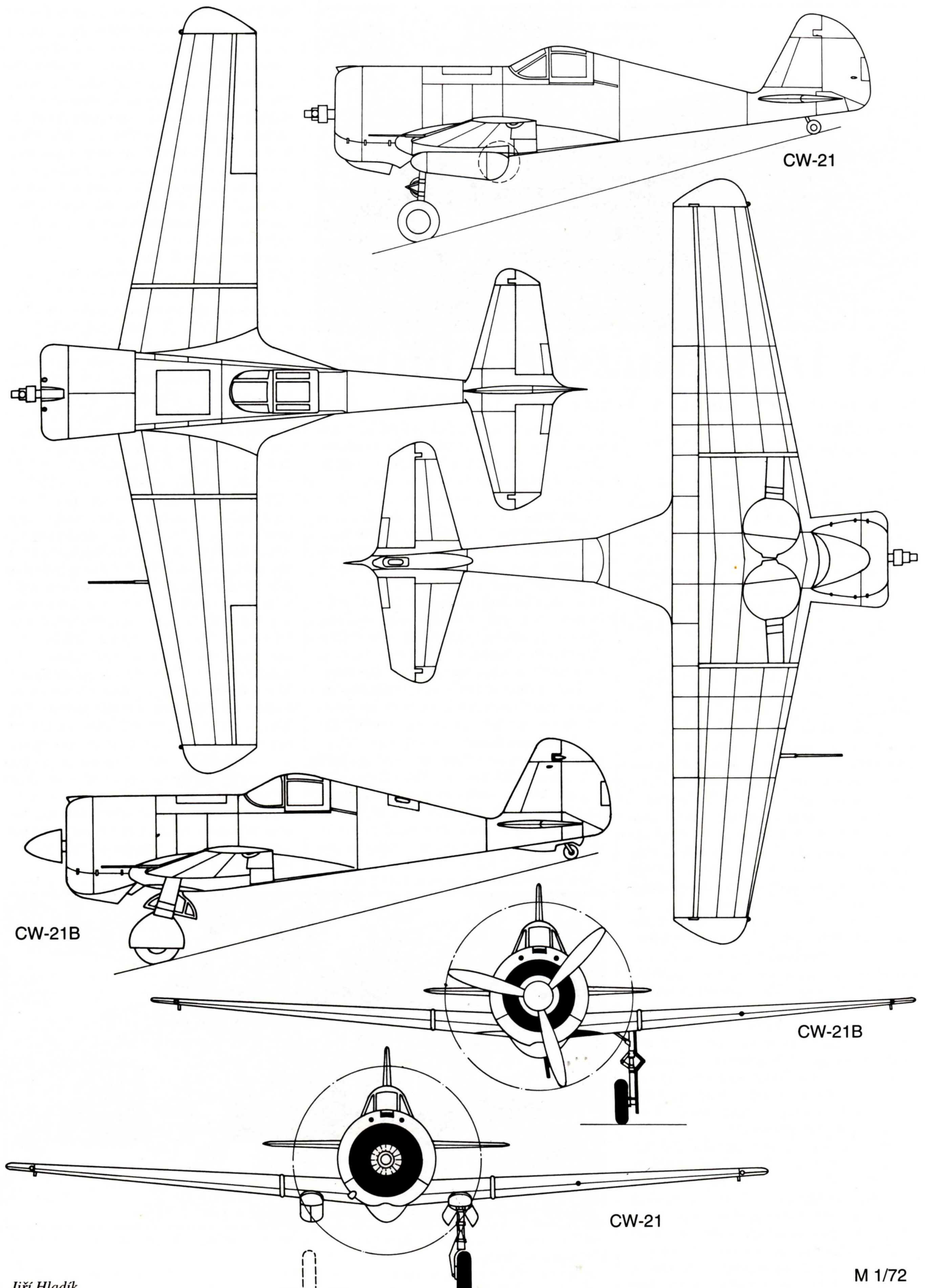
Co říci závěrem ke krátké a ve skrze neúspěšné bojové kariéře Curtiss-Wrightů CW-21B. Přes původní koncepci, „interceptoru" určeného ke stíhání bombardérů, Nizozemci nasadili své CW-21B výhradně do stíhačkových střetnutí. Typ si cenili poměrně vysoko, výše než Curtissy H-75A-7 i Brewstery B-339D, tvořící zbytek výzbrojové palety stíhací složky ML-KNIL na začátku konfliktu. Nadporučík Anemaet, bojující zprvu na CW-21B a později na hurricanu, hodnotil pro střetnutí s japonskými A6M2 výše americkou stíhačku. Později řekl: „Věřili jsme, že CW-21B dokáže námořní O (tj. Micubiši A6M2) překonat ve stoupání, ale ne v manévrech. Hurricane nedokázal ani jedno." Skutečnou hodnotu CW-21B, bezesporu velmi dobře stoupajícího (a tato charakteristika byla mezi spojeneckými stíhačkami na začátku války s Japonskem skutečně výjimečná, stačí připomenout špatnou stoupavost Curtissu P 40B, Curtissu Tomahawk Mk.IIB či Brewsteru Buffala Mk.I) i obratného stroje však výrazně snižovala lehká konstrukce, ve které měl často jediný zásah 20mm kanónu montovaného v křídlech japonského A6M2 katastrofální účin. Zranitelnost typu v leteckém boji ještě zvětšovala absence pasivní ochrany palivových nádrží i pilota. Stejnými nedostatky ovšem trpěly také japonské stíhací letouny, kterým se mimochodem CW-21B ve většině parametrů vyrovnal (za A6M2 zaostával ve výzbroji a extrémní obratnosti, Ki-43 pak v řadě ohledů, s výjimkou obratnosti, dokonce lehce překonával). Příčiny neúspěchu proti obdobně koncipovaným japonským stíhačkám je tedy nutno hledat v jiných než striktně technických oblastech, v celkové válečné situaci, v početní převaze nepřítele, v nižších kvalitách nizozemských pilotů, nepochybně odvážných, ale postrádajících náročný výcvik a bojové zkušenosti svých protivníků.

Minimálně jeden letuschopný Curtiss-Wright CW-21B padl na Jávě do rukou japonských útočníků. Japonské námořní letectvo jej podrobilo testům. V roce 1945 pak Britové po nepřátelské kapitulaci nalezli jeden CW-21B v Singapúru. Byl opatřen japonskými výsostnými znaky a evidentně se nacházel v dobrém stavu.

Technické údaje:

	Curtiss-Wright CW-21	Curtiss-Wright CW-21B
Rozpětí	10,66 m	10,66 m
Délka	8,03 m	8,03 m
Výška	2,60 m	2,60 m
Nosná plocha	16,2 m²	16,2 m²
Hmotnost prázdného letounu	1428 kg	1534 kg
Maximální vzletová hmotnost	1896 kg	2041 kg
Maximální rychlost	476 km/h	505 km/h
v	2286 m	1707 m
Maximální rychlost	507 km/h	536 km/h
v	5182 m	5486 m
Cestovní rychlost	441 km/h	454 km/h
v	5181 m	3719 m
Stoupavost	1463 m/min.	1372 m/min.
Operační dostup	10 850 m	10 455 m
Dolet	853 km	1014 km

Použitá literatura:
- Millot Bernard: Les chasseurs americains de la guerre du Pacifique, Tome 1, 2, Paris, Editions Lariviere 1982, 1983
- Shores Christopher, Cull Brian, Izawa Yasuho: Bloody Shambles Grub Street, London, 1992, 1993
- Air Enthusiast Sixteen, Eighteen
- Air Classic


CW-21
CW-21B
CW-21B
CW-21
Jiří Hladík
M 1/72



Dewoitiny D-520C.1 náležející 4. escadrille GC II/3, u níž sloužilo několik čs. stíhačů.

Na francouzské obloze

Českoslovenští stíhači v Armée de l'Air 1939 - 1940

Jiří Rajlich

Historický ústav Armády ČR

Před více než půlstoletím dostali českoslovenští letci poprvé příležitost ve větším měřítku prokázat své bojové schopnosti. Stalo se tak na půdě Francie, která tehdy vzdorovala německému Blitzkriegu. Přestože napadená země nápor nevydržela, ztratila polovinu svého území a zakrátko kapitulovala, českoslovenští letci se v bitvě o Francii velmi osvědčili. Protože to byli především stíhači, jimž bylo dopřáno zasáhnout do bojů, je tato stať věnována právě jim.

V minulosti se řada autorů snažila jejich činnost na francouzské frontě rekonstruovat, ale z hlediska dnešního poznání se tyto pokusy jeví jako nepříliš dokonalé. Autoři totiž vycházeli převážně jen z pramenů československé provenience. Téměř dva roky po skončení bojů o Francii se Inspektorát čs. letectva v Londýně pokusil toto období rekonstruovat podle kusých úředních záznamů a hlavně vzpomínek přímých účastníků.

Není proto divu, že tyto materiály, z nichž dosavadní publicistika vycházela a stále vychází, nebyly z uvedených důvodů zcela spolehlivé, místy byly neúplné a často velmi nepřesné, zvláště pokud se týká dislokace, nalétaných operačních hodin a počtů dosažených sestřelů.

Následující stať vychází nejen ze zmíněných materiálů IČL, nýbrž především z původních francouzských pramenů uložených v archívu francouzského letectva (SHAA). Autor věří, že to přispěje k ucelenějšímu a hlavně přesnějšímu pohledu na celou problematiku.

Do 3. září 1939, kdy Francie vstoupila do války proti Německu, se na jejím území soustředilo zhruba 490 čs. letců. S podepsaným závazkem ke službě v Cizinecké legii byli dopraveni do Francie především z Polska, v menší míře via Velká Británie. V důsledku tak velkého „návalu", který nebyla francouzská administrativa schopna rychle zvládnout, se však do severoafrického Sidi-bel-Abbes (Alžírsko), kde sídlil 1. pluk Cizinecké legie, dostalo pouze 103 z nich. Zbylých asi 390 mužů, kteří nestačili být před vypuknutím války do severní Afriky odesláni, bylo podle svých odborností přiděleno po skupinách na několik leteckých základen přímo v metropoli. Tam prodělávali přeškolení na francouzskou leteckou techniku. Další letci, kteří do Francie stále ještě přibývali „jižní cestou", tedy z Balkánu, Středního východu a ze Sovětského svazu, se soustřeďovali u náhradního tělesa čs. armády (včetně letectva) v jihofrancouzském táboře v Agde.

V lednu 1940 tak celkové počty čs. letců ve Francii činily 584 osob, v březnu stouply na 604 a v květnu téhož roku zde bylo již 786 letců. Téměř třetinu z nich tvořili stíhači. Ti také nesli hlavní tíhu československé letecké účasti v bojích na francouzsko-německé frontě.

I letci, odeslaní před vypuknutím války do severní Afriky k 1. pluku Cizinecké legie, byli poté přesunuti na několik leteckých základen v Alžírsku, Maroku a Tunisu. Prakticky bez ohledu na svou dřívější leteckou specializaci se tam s francouzskou technikou seznamovali u několika stíhacích, bombardovacích a pozorovacích jednotek. Ze stíhacích jednotek se jednalo o ERC 571 v Alžíru-Maison Blanche (výzbroj NiD-622C.1), ERC 572 v Oranu-La Senia (BS-510C.1) a ERC 573 v Rabatu (BS-510C.1 a NiD-622C.1). Část z těchto letců u zmiňovaných jednotek zůstala a posléze operačně létala u GC III/4, III/5 a I/10. Většina se však v říjnu 1939 soustředila na letecké základně v Blídě, kde výcvik probíhal na strojích MS-230ET.2, NiD-622c.1, jakož i na vysloužilých bombardovacích typech LeO-20BN.3 a MB-200BN.4. I tato skupina se rozdělila. Část odjela podle svých leteckých odborností na základny v metropoli a zbylá, asi třicetičlenná skupina stíhacích pilotů byla v listopadu 1939 přemístěna na letiště Oran-La Senia v Alžírsku. Při zdejším CIC No 1 se formovaly stíhací skupiny GC I/9 a II/9. Právě u nich se čs. letci přeškolovali přes zastaralé typy NiD-622C.1, BS-510C.1, D-501C.1 a D-510C.1 na modernější stroje MS-406C.1. K výcviku zde byly užívány rovněž MS-230ET.2, Potez XXV, Caudron C-635 Simoun a C-445 Goeland. Po přeškolení pak putovali k operačním skupinám, které posléze působily jak v severní Africe (GC I/9) a Sýrii (GC I/7), tak i v metropoli (GC I/6).

Stíhači v metropoli se přeškolovali jednak v Avordu a jednak - a především - v Chartres u CIC No 6. Na první ze jmenovaných základen přecházeli z typu MS-230ET.2 přes starší D-500C.1 a D-501C.1 na modernější MS-406C.1. V prosinci 1939 se tato menší skupina stíhačů přesunula z Avordu do Chartres. Tam působila silná, asi stočlenná skupina čs. stíhačů, kteří se tu přeškolovali na typy MS-406C.1, H-75C.1, MB-151C.1 a Potez 630C.2. K seznamovacím letům s francouzskou technikou používali typy Potez XXV-TOE, MS-230ET.2, dále pak Ro-82ET.2, NA-57, vysloužilé stíhačky D-501C.1, NiD-622C.1 a NiD-629C.1, Caudrony C-635 Simoun a C-690.

Po dokončení přeškolení byli tito stíhači - zpravidla ve formě tříčlenných rojů - odesíláni postupně na západní frontu. Na frontu jich bylo z Chartres odesláno více než 100. K bojovým jednotkám byli odesíláni zpravidla po tříčlenných rojích a část z nich měla vlastní čs. pozemní obsluhu. Tím byli čs. letci postaveni do úlohy určitých stážistů, kteří před vytvořením vlastních čs. leteckých jednotek (k jejich utvoření nakonec však nedošlo) měli u francouzských útvarů nasbírat bojové zkušenosti. Jen pro úplnost je třeba uvést, k jakým jednotkám byli z Chartres přiděleni. Byly to GC I/1, III/1, II/2, I/3, II/3, III/3, I/4, II/4, I/5, II/5, I/6, III/7, I/8, I/9 a III/10. Mírně odlišnou skupinu tvoří letci (19 mužů), kteří byli po zahájení německé ofenzívy převedeni z CIC No 6 k ELD v Chartres a v Chateaudunu a k ELD I/55. Šlo o místní obranné jednotky daného teritoria. Nicméně nedostatek vycvičených letců na frontě způsobil, že 8 z nich zakrátko posílilo frontové GC II/2, I/8, III/9 a II/10.

Nyní jen krátce k organizaci stíhacích jednotek



Další tříčlenný roj čs. stíhačů odlétá z Chartres na frontu, konkrétně ke GC III/1. Zleva J. Plášil, J. Hanuš a M. Jiroudek.

Another trio of Czech pilots leaves Chartres for the front, namely to the GC III/1. From left J. Plášil, J. Hanuš and M. Jiroudek.

francouzské Armée de l'Air. Stíhací letectvo se skládalo ze stíhacích eskader (Escadre de Chasse). Ty se zpravidla skládaly ze tří stíhacích skupin (Groupe de Chasse, GC), jenž operovaly samostatně. Např. 5. eskadra měla skupiny GC I/5, II/5 a III/5. Každá GC měla dvě letky (Escadrille), přičemž 1. skupina se skládala z letek č. 1 a 2, II. skupina z letek č. 3 a 4 a III. skupina letky č. 5 a 6. Každá z letek měla svůj znak, který zpravidla navazoval na heraldické tradice jednotky z dob 1. světové války. Tabulkově měla mít každá GC celkem 26 strojů, z toho 6 záložních, 2 velitelské a zbylých 18 letounů bylo uskupeno v obou letkách, z nichž každá se skládala ze tří tříčlenných rojů (Patrouilles). V důsledku frontového nasazení se však tyto počty samozřejmě rychle měnily.

Až do konce francouzské kampaně bylo k operačním jednotkám stíhacího letectva Armée de l'Air odesláno celkem 135 čs. stíhacích pilotů. Z tohoto počtu bylo 113 stíhačů nasazeno na francouzsko-německé frontě proti Luftwaffe, zbylých 22 bylo přiděleno k jednotkám v koloniích jako obrana proti případnému zásahu italské Regia Aeronautica. Čs. stíhači vykonali přibližně 3000 bojových vzletů a ve vzduchu při nich ztrávili kolem 3800 operačních hodin. Sestřelili, nebo se podíleli na sestřelení celkem 129 nepřátelských strojů (sečteme-li celé sestřely i zlomky podílů dostaneme číslo 78,691) a pravděpodobně sestřelili, nebo se podíleli na pravděpodobném sestřelení dalších 25 strojů protivníka (algebraický součet činí 14,102). Celkem tedy dosáhly 154 vzdušných vítězství. Ztráty, které způsobili při útocích na pozemní cíle, nebyly dosud vyčísleny a zřejmě již nikdy nebudou. Sami čs. stíhači za to zaplatili ztrátou 18 padlých a 30 zraněných druhů. Jejich bojové výkony byly po zásluze vysoce ohodnoceny československými i francouzskými místy formou vyznamenání a řádů. Bylo uděleno celkem 83 Čs. válečných křížů, 19 Čs. medailí za chrabrost, 81 francouzských Válečných křížů (Croix de Guerre) s celkem 109 citacemi, pěti stíhačům byla udělena Vojenská medaile (Médaille Militaire) a sedmi se dostalo té cti, že jim byly uděleny Řády Čestné legie ve stupni Rytíř (Légion d'Honneur - Chevalier).



Stíhačka Dewoitine D-520C.1 No 129 ze stavu 2. escadrilly GC I/3 zamaskovaná na letišti Meaux-Esbly.
The Dewoitine D-520C.1 No 129 fighter of the 2. escadrille GC I/3 at Meaux-Esbly airfield.

Vzhledem k omezenému rozsahu této statě nelze podrobně popisovat veškeré boje, kterými čs. stíhači na francouzské obloze prošli. Ostatně to je předmětem připravované samostatné publikace. Pro účely tohoto článku nám část z těchto údajů přiblíží příslušné přehledy. Jde především o kompletní a podrobný přehled všech vzdušných vítězství, dosažených čs. stíhači ve Francii, dále tabulka nejúspěšnějších čs. stíhačů celé Armée de l'Air. Z ní mj. vyplývá i skutečnost, že mezi deseti nejúspěšnějšími piloty byli i dva Češi - A. Vašátko a F. Peřina.

Ovšem ani ostatní nezůstali pozadu za svými francouzskými kolegy. Netýká se to jen počtů dosažených sestřelů, které byly i beztak úctyhodné, nýbrž i počtů odlétaných operačních hodin. Nejvíce z našich stíhačů nalétali příslušníci GC III/3, V. Šlouf (91,30 h), E. Čížek (85,35) a J. Keprt (78,30). Za nimi následovali S. Fejfar od GC I/6 (76,30), F. Peřina od GC I/5 a J. Kučera od GC I/6 (oba po 75,00), dále R. Půda od GC II/4 (73,40), V. Jícha od GC I/6, S. Peroutka a K. Körber od GC II/3 (všichni tři po 70,00), J. Stehlík od GC III/3 (65,55), J. Truhlář od GC II/4 (63,35) a další. Nyní se alespoň v krátkosti podívejme na operační činnost čs. stíhačů u všech stíhacích jednotek Armée de l'Air, v jejichž řadách bojovali. Vzhledem k tomu, že jde o značně rozsáhlou problematiku, byla zvolena zhuštěná referenční forma, aby se text nerozrostl do neúnosných rozměrů.

Groupe de Chasse I/1
(27. 12. 1939 - 21. 6. 1940) [1]





Čs. stíhači: Lt. Jiří Král, Cap. Jan Krákora, C/Cf Jindřich Poštolka, Cap. Cyril Nováček, C/Cf Josef Pípa, S/Lt Rudolf Fiala

Výzbroj: Marcel Bloch MB-151C.1 a MB-152C.1

Dislokace: Chantilly-les-Aigles (od 28. 8. 1939), Marseille-Marignane (od 1. 1. 1940), Beauvais (od 21. 2. 1940), Chantilly-les-Aigles (od 2. 3. 1940), Chavenay-Villepreux (od 6. 6. 1940), Janville (od 10. 6. 1940), Chateauroux-Les Vignots (od 13. 6. 1940), Rochefort (od 17. 6. 1940), Royan-Medis (od 19. 6. 1940), Cazaux (od 21. 6. 1940)

Počet sestřelů: 29, z toho 24 jistě (z toho 3 Češi = 1,593) [2] a 5 pravděpodobně (z toho 2 Češi = 0,582)

Ztráty pilotů: 6 padlých (z toho 2 Češi), 5 zraněných (z toho 2 Češi)

Poznámka: Po francouzské porážce odpluli čs. stíhači 21. 6. 1940 do Anglie.

1) Období, kdy byli u jednotky zařazeni čs. letci
2) Algebraický součet sestřelů dosažených Čechy samostatně či ve spolupráci.

Groupe de Chasee III/1
(20. 5. 1940 - 21. 6. 1940)





Čs. stíhači: Lt. Josef Hanuš, Sgt. Miroslav Jiroudek, C/Cf Jan Plášil

Výzbroj: Morana Saulnier MS-4060.1

Dislokace: Plessis-Belleville (od 17. 5. 1940), Valence (od 4. 6. 1940), Nangis (od 6. 6. 1940), Rozay-en-Brie (od 9. 6. 1940), Valence (od 12. 6. 1940), Orange (od 19. 6. 1940)

Počet sestřelů: 34, z toho 30 jistých (z toho 1 Češi = 0,143) a 4 pravděpodobné.

Ztráty pilotů: 5 padlých, 10 zraněných, 4 zajatí

Poznámka: 24. 6. 1940 odpluli čs. stíhači z Port Vendres do Oranu na palubě lodi „General Chanza". Poté pokračovali 30. 6. z Casablanky lodí „Gib-el-Dersa" do Gibraltaru. Zde přesedli na loď „Neuralia", která vyplula 2. 7. 1940 a 12. 7. 1940 zakotvila v britském Liverpoolu.

Groupe de Chasse II/2
(13. 5. 1940 - 21. 6. 1940)





Čs. stíhači: C/Cf František Bernard, Adjt. Bohumil Fürst, Lt. Josef Hýbler, S/Cf Stanislav Plzák, S/Cf Karel Šeda, Lt. František Doležal, S/Cf Jan Doucha, S/Cf Josef Kopřiva, Lt Václav Šikl

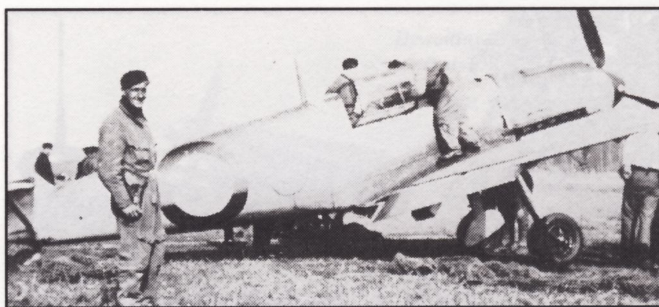
Výzbroj: Morane Saulnier MS-406C.1

Dislokace: Laon-Chambry (od 9. 4. 1940), Plessis-Belleville (od 16. 5. 1940), Chissey (od 21. 5. 1940), Lognes-Emmerainville (detašmán od 5. do 9. 6. 1940), Feurs (od 15. 6. 1940), St. Etiente-Boutheon (od 16. 6. 1940), St. Symphorien d'Ozon (od 17. 6. 1940), Montpellier-Fréjorgues (od 17. 6. 1940)

Počet sestřelů: 36, z toho 17 jistých (z toho Češi 7 =3,399) a 19 pravděpodobných (z toho 2 Češi = 0,666)

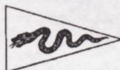
Ztráty pilotů: 8 padlých, 3 zranění (z toho 2 češi)

Poznámka: Čs. stíhači evakuovali z Francie stejnou cestou jako předešlá skupina.



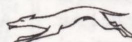
Český pilot GC II/4, J. Truhlář (vlevo) pózuje u ukořistěného Bf 109E (W.Nr. 3247, „bílá 6"), s nímž 30. 5. 1940 pilot I./JG 54, Uffz Karl Hager omylem přistál u francouzského letiště Orconte. Pilot byl zajat a stroj byl přelétnut do zkušebního střediska.
J. Truhlar, Czech pilot of the GC II/4 poses in front of Uffz. Karl Hager's Bf-109E-3.

Groupe de Chasse I/3
(11. 5. 1940 - 1. 7. 1940)




Čs. stíhači: Lt Jindřich Bartoš, S/Cf František Glauder, Lt Otakar Korec
Výzbroj: Dewoitine D-520C.1
Dislokace: Wez-Thuisy (od 12. 5. 1940), Meaux-Esbly (od 16. 5. 1940), d' Etampes (od 9. 6. 1940), Boisse-aux-Pithiviers (od 11. 6. 1940), Chateauroux-Champenoise (od 14. 6. 1940), Bordeaux (od 17. 6. 1940), Perpignan-La Salanque (od 17. 6. 1940), Oran-La Senia (od 18. 6. 1940), Alžír-Maison Blanche (od 19. 6. 1940), Oudna (od 20. 6. 1940), Kalaa-Djerda (od 21. 6. 1940)
Počet sestřelů: 75, z toho 51 jistých (z toho 3 Češi = 1,666) a 24 pravděpodobných (z toho 1 Češi = 1,000)
Ztráty pilotů: 10 padlých (z toho 1 Čech), 8 zraněných (z toho 1 Čech) a 5 zajatých.
Poznámka: Čs. stíhači odpluli 9. 7. 1940 z Casablanky na lodi „Royal Scotsman" do Gibraltaru. Odsud pokračovali 21. 7. 1940 lodí „David Livingstone" do Anglie (Cardiff), kam připluli 5. 8. 1940.

Groupe de Chasse II/3
1. 12. 1939 - 1. 7. 1940)

Čs. stíhači: C/Cf Karel Körber, Lt Antonín Mikolášek, Sgt Stanislav Peroutka, S/Cf Václav Cukr, Lt Jaroslav Gleich, C/Cf Otto Pavlů
Výzbroj: Morane Saulnier MS-406C.1, od 10. do 20. 5. 1940 přezbrojena na Dewoitine D-520C.1
Dislokace: Dijon-Longvic (od 17. 10. 1939), Connantre (od 17. 1. 1940), Metz-Frescaty (detašmán od 1. do 5. 4. 1940), Maubeuge-Elesmes (od 11. 4. 1940), Vittel-Auzainviller (od 30. 4. 1940), Le Luc-en-Provence (od 9. 5. 1940), Meaux-Esbly (od 19. 5. 1940), Betz-Bouillancy (detašmán od 19. do 21. 5. 1940 a celá jednotka od 21. 5. 1940), La Ferté Gaucher (od 1. 6. 1940), Bray-sur-Seine (od 11. 6. 1940), Avord-St. Solange (od 13. 6. 1940), Perpignan-La Salanque (od 16. 6. 1940), Alžír-Maison-Blanche (od 20. 6. 1940), Relizane (od 25. 6. 1940)
Počet sestřelů: 55 z toho 35 jistých (z toho 15 Češi = 10,248) a 20 pravděpodobných
Ztráty pilotů: 4 padlí (z toho 2 Češi), 12 zraněných (z toho 3 Češi), 1 zajatý a 1 dočasně internovaný v Belgii (Čech)
Poznámka: Čs. stíhači evakuovali do Anglie stejným způsobem jako předešlá skupina.

Groupe de Chasse III/3
(1. 12. 1939 - 1. 7. 1940)




Čs. stíhači: Lt Jindřich Beran, S/Cf Josef Keprt, S/Cf Josef Stehlík, Sgt Josef Hubáček, Sgt Bedřich Krátkoruký, Lt Tomáš Kruml, Sgt Karel Kuttelwaschen, Sgt Josef Novák, C/Cf Václav Šlouf, S/Lt František Běhal, Cne Evžen Čížek, Lt Jan Čermák
Výzbroj: Morane Saulnier MS-406C.1, od 25. 5. 1940 přezbrojena na Dewoitine D-520C.1
Dislokace: Toul-Ochey (od 23. 9. 1939), Beauvais-Tillé (od 10. 4. 1940), Maubeuge-Elesmes (detašmán 5. esc. od 10. do 16. 5. 1940), Norret-Fontes (detašmán 6. esc. od 10. do 16. 5. 1940), Cormeilles-en-Vexin (od 21. 5. 1940), Illiers-l' Evéque (od 6. 6. 1940), Germinon (od 11. 6. 1940), La Chapelle Vollon (od 11. 6. 1940), Montargis (od 12. 6. 1940), Avord (od 13. 6. 1940), Le Grand Malleray (od 14. 6. 1940), Perpignan-La Salanque (od 16. 6. 1940), Alžír-Maison Blanche (od 19. 6. 1940 - 6.esc.), Bône (od 20. 6. 1940 - 5.esc.), Relizane (od 22. 6. 1940)
Počet sestřelů: 44, z toho 33 jistých (z toho Češi 18 = 14,338) a 11 pravděpodobných (z toho 4 Češi = 2,500)
Ztráty pilotů: 13 padlých (z toho 2 Češi), 7 zraněných (z toho 1 Čech)
Poznámka: U této jednotky se podařilo čs. mechanikovi S/Cf Janu Prokopovi sestřelit ze země nepřátelský letoun. Stalo se tak 21. 5. 1940 během náletu na letiště Cormeilles-en-Vexin, kdy byl sestřelen jeden Do 17. Čs. příslušníci evakuovali do Anglie stejným způsobem jako předešlá skupina.

Groupe de Chasse I/4
(27. 5. 1940 - 1. 7. 1940)




Čs. stíhači: Lt František Burda, C/Cf František Štička, Cap Václav Brejcha, C/Cf František Novotný, Lt Antonín Velebnovský
Výzbroj: Curtiss Hawk H-75C.1
Dislokace: Villacoublay (od 21. 5. 1940), Evreux-Fauville (od 1. 6. 1940), Droisy-Nonancourt (od 10. 6. 1940), Chartres (od 11. 6. 1940), Chateauroux-La Martinerie (od 13. 6. 1940), Chateauroux-La Champenoise (od 16. 6. 1940), Perpignan-La Salanque (od 17. 6. 1940), Oran-La Senia (od 18. 6. 1940), Meknes (od 22.- 25. 6. 1940)
Počet sestřelů: 46, z toho 37 jistých (z toho Češi 2 = 1,333) a 9 pravděpodobných
Ztráty pilotů: 9 padlých, 13 zraněných (z toho 2 Češi) a 1 zajatý
Poznámka: Čs. stíhači odpluli 2. 7. 1940 z Casablanky lodí „Gib-el-Dersa" do Gibraltaru. Odtud pokračovali 8. 7. 1940 na lodi „Cidonia" do Anglie (Liverpool), kam dorazili 16. 7. 1940.

Groupe de Chasse II/4
(1. 12. 1939 - 29. 6. 1940)




Čs. stíhači: C/Cf Jan Truhlář, S/Cf Karel Pošta, S/Cf Rajmund Půda, Cne Alois Hlobil
Výzbroj: Curtiss Hawk 75C.1
Dislokace: Xaffévillers (od 28. 8. 1939), Marseille-Marignane (od 26. 1. 1940), Nancy-Azelot (od 7. 4. 1940), Xaffévillers (od 12. 4. 1940), Orconte (od 14. 5. 1940), Pouhan-les Valleés (od 12. 6. 1940), Auxerre (od 13. 6. 1940), Nevers (od 14. 6. 1940), Dun-sur-Auron (od 15. 6. 1940), Bordeaux (od 17. 6. 1940), Toulouse-Blagnac (od 17. 6. 1940), Perpignan-La Salanque (od 17. 6. 1940), Alžír-Maison Blanche (od 19. 6. 1940), Oran-La Senia (od 21. 6. 1940), Meknes (od 22. 6. 1940)



Několik čs. stíhačů zavál osud až ke GC I/7 operující v Sýrii. Na snímku V. Hájek, B. Tobyška a J. Adam u jednoho z moranů této jednotky. Základna Qousseir, květen 1940.
Some Czech fighters were also in Syria with GC I/7. On this photo are V. Hájek, B. Tobyška and J. Adam in front of Morane MS-406C.1 at Qousseir airfield, May 1940.



MS-406C.1 No 847 „bílá 05", na němž bojoval u GC I/6 V. Jícha.
MS-406C.1 No 847 „white 05" in which fought V. Jícha member of the GC 1/6.

Počet sestřelů: 77, z toho 48 jistých (z toho 8 Češi = 4,116) a 29 pravděpodobných
Ztráty pilotů: 9 padlých, 7 zraněných (z toho 1 Čech) a 1 zajatý
Poznámka: Čs. příslušníci evakuovali do Anglie stejným způsobem jako předešlá skupina.

Groupe de Chasse III/4
(?. 5. 1940 - 28. 6. 1940)




Čs. stíhači:
C/Cf Karel Čáp
S/Lt Ondřej Poslušný
C/Cf Josef Příhoda
C/Cf František Vindiš
C/Cf Ladislav Zadrobílek

Výzbroj: Nieuport-Delage NiD-622C.1, později Dewoitine D-510C.1
Dislokace: Casablanca (od ?. 5. 1940), Mansouriah u Fédally (od ?. 6. 1940)
Počet sestřelů: -
Ztráty pilotů: neznámo
Poznámka: Čs. stíhači odpluli 29. 6. 1940 z Casablanky lodí „Brittanic" do Gibraltaru. Odtud na palubě lodě „Neuralia", která 12. 7. 1940 zakotvila v Liverpoolu.

Groupe de Chasse I/5
(1. 12. 1939 - 5. 7. 1940)




Čs. stíhači:
Lt František Peřina
S/Cf Emil Morávek
Cne Alois Vašátko
C/Cf Vladimír Vašek
Lt Adolf Vrána
C/Cf Jiří Řezníček
Lt Timotheus Hamšík
Cap Zdeněk Kothera
Lt Tomáš Vybíral

Výzbroj: Curtiss Hawk H-75C.1
Dislokace: Suippes (od 28. 8. 1939), St. Dizier (od 14. 5. 1940), Chatel-Chehery (detašmán od 17. 5. 1940), Evreux-Fauville (detašmán od 8. do 10. 6. 1940), St. Parres-les-Vaudes (od 11. 6. 1940), Avallon (od 13. 6. 1940), Bourges-Le Bubdray (od 15. 6. 1940), Carcassonne (od 17. 6. 1940), Perpignan-La Salanque (od 20. 6. 1940), Alžír-Maison Blanche (od 20. 6. 1940), St. Denis du Sig (od 22. 6. 1940)
Počet sestřelů: 111, z toho 85 jistých (z toho 31 Češi = 13,361) a 26 pravděpodobných (z toho 5 Češi = 1,333)
Ztráty pilotů: 10 padlých (z toho 3 Češi), 8 zraněných (z toho 3 Češi) a 1 zajatý
Poznámka: Nejúspěšnější francouzská stíhací jednotka ve francouzské kampani. Čs. stíhači evakuovali ze severní Afriky do Anglie stejným způsobem jako příslušníci GC I/3.

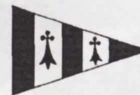
Groupe de Chasse II/5
(1. 12. 1939 - 4. 7. 1940)




Čs. stíhači:
Cne Josef Duda
S/Cf Otto Hanzlíček
Lt Jan Klán
S/Cf Ladislav Světlík
Lt Josef Burger
S/Cf František Chábera
S/CF Josef Janeba
Lt Josef Jaške

Výzbroj: Cutriss Hawk H-75C.1
Dislokace: Toul-Croix-de- Metz (od 28. 8. 1939), Lyon-Bron (od 9. 3. 1940), Marseille-Marignane (od 11. 3. 1940), Cannes-Mandelieu (od 13. 3. 1940), Toul-Croix-de Metz (od 11. 4. 1940), Dijon-Longvic (od 13. 6. 1940), Chalons-sur-Saone-Champforgueuil (od 15. 6. 1940), St. Symphorien d' Ozon (od 16. 6. 1940), Carcassonne (od 17. 6. 1940), Perpignan-La Salanque (od 18. 6. 1940), Alžír-Maison Blanche (od 20. 6. 1940), St. Denis di Sig (od 22. - 25. 6. 1940)
Počet sestřelů: 76, z toho 48 jistých (z toho 13 Češi = 9,270) a 28 pravděpodobných (z toho 6 Češi = 3,521)
Ztráty pilotů: 2 padlí a 7 zraněných (z toho 2 Češi)
Poznámka: Evakuace čs. stíhačů ze severní Afriky do Anglie probíhala stejným způsobem jako u předešlé skupiny.

Groupe de Chasse III/5
(15. 5. 1940 - 28. 6. 1940)

Čs. stíhači:
C/Cf František Müller
Sgt Vojtěch Smolík

Výzbroj: Nieport-Delage NiD-622C.1, později Dewoitine D-510C.1
Dislokace: Bizerta-Sidi Ahmed (od 15. 5. 1940), Bir-Guenich (od 28. 5. 1940), Djedeida (detašmán 1.esc. od 14. do 20. - 25. 6. 1940)
Počet sestřelů: 1 jistý
Ztráty pilotů: neznámo
Poznámka: Evakuace proběhla nejprve 8. 7. 1940 z Casablanky do Gibraltaru na lodi „Glasgow" a odtud pak do britského Cardiffu lodí „David Livingstone".

Groupe de Chasse I/6
(13. 12. 1939 - 20. 6. 1940)




Čs. stíhači:
Lt Stanislav Fejfar
C/Cf Jaroslav Hlaváč
Lt František Fajtl
Sgt Václav Jícha
Lt Bohuslav Kimlička
Sgt Karel Kosina
Cne Jaroslav Kulhánek
Sgt František Mlejnecký
Sgt Stanislav Popelka
C/Cf Bohumil Postřehovský
S/Cf Josef Řechka
C/Cf Jaroslav Šodek
Sgt Miroslav Štandera
Cap Josef Bendl
Lt František Bieberle
Lt Svatopluk Janouch
S/Cf Josef Hranička
Sgt Vladimír Horský
Sgt Jiří Kučera

Výzbroj: Morane Saulnier MS-406C.1
Dislokace: Marseille-Marignane (od 15. 12. 1939), Chissey (od8. 3. 1940), Berck-sur-Mer (od 11. 4. 1940), Marseille-Marignane (od 2. 5. 1940), Lognes-Emmerainville (od 17. 5. 1940), Connantre (od 10. 6. 1940), Germigny-St. Florentin (od 12. 6. 1940), Vichy-Rhue (od 14. 6. 1940), Clermont-Ferrand (od 17. 6. 1940), Ussel (od 17. 6. 1940), Bergerac (od 19. 6. 1940), Marseille-Marignane (od 21. 6. 1940)
Počet sestřelů: 27, z toho 19 jistých (z toho 14 Češi = 12,366) a 8 pravděpodobných (z toho 2 Češi = 1,500)
Ztráty pilotů: 12 padlých (z toho 4 Češi), 13 zraněných (z toho 4 Češi) a 3 zajatí
Poznámka: Tato jednotka utrpěla největší ztráty ze všech francouzských stíhacích jednotek. Čs. stíhači evakuovali z Francie přes severní Afriku stejným způsobem jako příslušníci GC III/1.



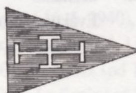
Nejúspěšnější stíhač Armée de l'Air ve válce 1939-40, Lt. Edmond Marin la Meslée, pilot 1. escadrilly GC I/5, u níž sloužila řada čs. stíhačů.
The best French fighter pilot of the 1939-40 war, Lt. Edmond Marin la Meslée from 1. escadrille GC I/5 where served also Czech pilots.



Poražení, ale nezlomení - čs. stíhači při evakuaci z Francie do Anglie. V popředí J. Stehlík, V. Šlouf a J. Klán, vzadu A. Vrána, B. Dvořák, S. Peroutka, F. Burda, V. Veselý, K. Kuttelwascher, L. Světlík a J. Bartoš.

Defeated, but unbreaken - the Czech fighter pilots durring evacuation of France. In the foreground J. Stehlík, V. Šlouf and J. Klán, in the background are A. Vrána, B. Dvořák, S. Peroutka, F. Burda, V. Veselý, K. Kuttelwascher, L. Světlík and J. Bartoš.





Groupe de Chasse I/7
(20. 1. 1940 - 9. 7. 1940)

Čs. stíhači: C/Cf Josef Adam, Lt Václav Hájek, Lt Bohuslav Tobyška, Lt Hugo Hrbáček, Lt Emanuel Krajina, Lt František Sýkora, Lt František Vancl
Výzbroj: Morane Saulnier MS-406C.1
Dislokace: Oran-La Senia (od 13. 12. 1939), Marseille-Marignane (od 22. 1. 1940), Rayak v Sýrii (od 1. - 23. 2. 1940), Qousseir v Sýrii (od 16. 5. 1940), (detašmány Homs a Istabel)
Počet sestřelů: -
Ztráty pilotů: neznámo
Poznámka: Po francouzské kapitulaci čs. stíhači 11. 7. 1940 přešli syrsko-palestinské hranice a 11. 9. 1940 odpluli lodí „Reina del Pacifico" do Anglie.





Groupe de Chasse III/7
(8. 3. 1940 - 20. 6. 1940)

Čs. stíhači: Lt Bedřich Dvořák, C/Cf Jaroslav Hlaváč, Sgt Karel Kosina, S/Cf Josef Řechka, Sgt Jaroslav Šodek, Lt František Dýma, Lt František Fajtl, C/Cf Josef Košnar, C/Cf Bohumil Postřehovský
Výzbroj: Morane Saulnier MS-406C.1
Dislokace: Vitry-le-Francois-Vauclerc (od 14. 11. 1939), Orly (od 18. 5. 1940), Coulommiers (od 1. 6. 1940), Lognes-Emmerainville (detašmán od 5. do 8. 6. 1940), St. Florentin (od 11. 6. 1940), Marey-sur-Tille (od 13. 6. 1940, Vichy-Rhue (od 15. 6. 1940), Ussel (od 17. 6. 1940), Bergerac (od 19. 6. 1940), Marseille-Marignane (od 21. 6. 1940)
Počet sestřelů: 27, z toho 15 jistých a 12 pravděpodobných
Ztráty pilotů: 10 padlých (z toho 2 Češi), 11 zraněných (z toho 1 Čech) a 1 zajatý
Poznámka: 20 . 6. 1940 přešli čs. stíhači ke GC I/6.





Groupe de Chasse I/8
(27. 12. 1939 - 19. 6. 1940)

Čs. stíhači: Lt Rudolf Holeček, S/Cf Otto Špaček, Lt Josef Decastello, Cap Zdeněk Kothera, S/Cf Emil Morávek, Lt Jan Žerovnický, C/Cf Jiří Řezníček, C/Cf Antonín Králík, Lt Antonín Navrátil, S/Cf Eduard Prchal, C/Cf Jaroslav Šika, Lt Stanislav Zimprich, C/Cf Bohumil Postřehovský
Výzbroj: Marcel Bloch MB-151C.1 a MB-152C.1
Dislokace: Hyéres (od 28. 8. 1939), Cherbourg-Maupertus (od 11. 3. 1940), Velaine-en-Haye (od 1. 4. 1940), La Fere Courbes (od 12. 5. 1940), Chantilly-les-Aigles (od 16. 5. 1940, Claye-Souilly (od 20. 5. 1940), Bretigny (od 9. 6. 1940), Cesarville (od 11. 6. 1940), Chateauroux-Deols (od 14. 6. 1940), Rochefort (od 17. 6. 1940), Royan-Corme Ecluse (od 18. 6. 1940)
Počet sestřelů: 40, z toho 36 jistých (z toho 10 Češi = 7,699) a 4 pravděpodobně
Ztráty pilotů: 9 padlých (z toho 2 Češi), 6 zraněných (z toho 3 Češi) a 1 zajatý
Poznámka: 21. 6. 1940 čs. příslušníci odpluli z Bayonne lodí „Körigim Emma" do Anglie. Dne 1. 6. 1940 přešli 3 čs. stíhači ke GC I/5 a jeden ke GC III/9.

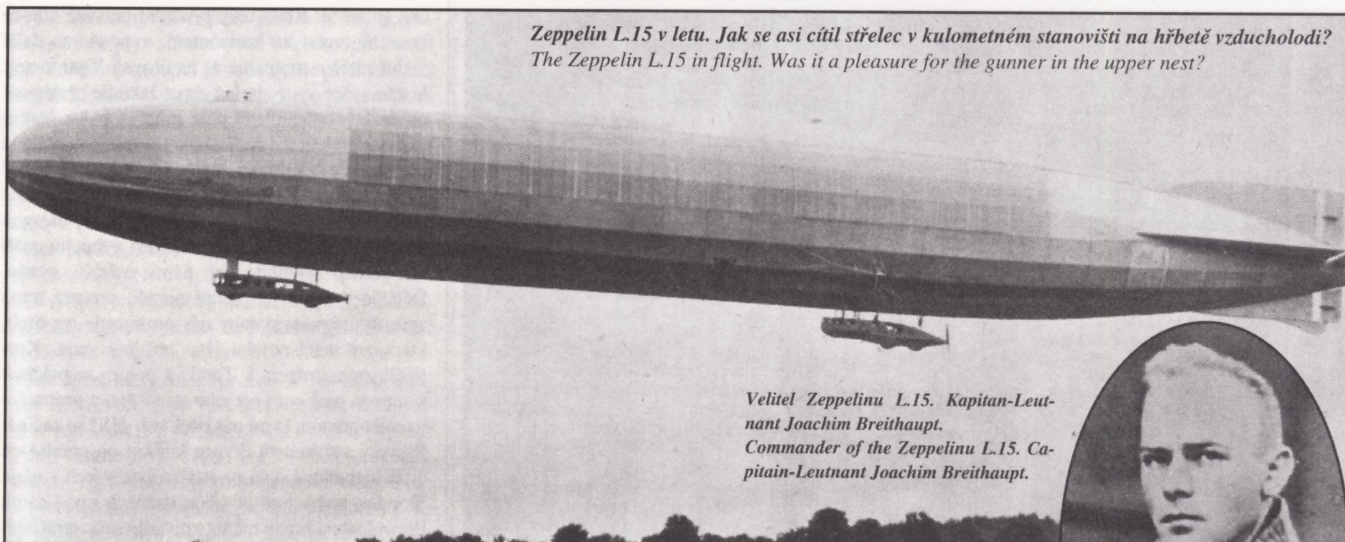




Groupe de Chasse I/9
(1. 11. 1939 - 4. 7. 1940)

Čs. stíhači: Lt Emil Foit, Cap Oldřich Fiala, Lt Viktor Kašlík, C/Cf Jaroslav Novák, Lt Vlastimil Veselý
Výzbroj: Nieuport-Delage NiD-622C.1 a Dewoitine D-510C.1, později Morane Saulnier MS-406C.1
Dislokace: Oran-La Senia (od 1. 11. 1939), Marseille-Marignane (od 26. 3. 1940), Tunis-El Aouina (od 6. 5. 1940), El Hamma (od 11. 6. 1940), Depiene u Oudny (detašmán 2.esc. v 6. 1940)
Počet sestřelů: 1 pravděpodobný (Čech)
Ztráty pilotů: neznámo
Poznámka: Do Gibraltaru se z Casablanky dostali čs. stíhači jednak lodí „Royal Scotoman", jednak lodí „Glasgow" a pak pokračovali do britského Cardiffu na palubě lodi „David Livingstone". Kromě uvedených čs. stíhačů působilo u GC I/9 několik dalších, kteří se u ní přeškolovali na Morany. Totéž se týká GC II/9, která od 1. 11. 1939 do 5. 5. 1940 působila rovněž v Oranu-La Senia.

(pokračování v příštím čísle)



Zeppelin L.15 v letu. Jak se asi cítil střelec v kulometném stanovišti na hřbetě vzducholodi?
The Zeppelin L.15 in flight. Was it a pleasure for the gunner in the upper nest?



Velitel Zeppelinu L.15. Kapitan-Leutnant Joachim Breithaupt.
Commander of the Zeppelinu L.15. Capitain-Leutnant Joachim Breithaupt.

Poslední útok námořního Zeppelinu L.15

Ing. Petr Cenker

Námořní vzduchoplavba je pojem, který široká letecká veřejnost slýchá jen velmi zřídka. Pojem, který vyvolává tak trochu shovívavý úsměv nad oborem letectví, situovaným kamsi do období první světové války. A přece, kdo z nás ví něco více o tom obrovském úsilí, nebezpečí a ztrátách, které s sebou neslo bojové nasazení tohoto útočného prostředku. Kdo si dnes dokáže představit to obrovské riziko během celé, mnoho hodin trvající akce. Loni uplynulo 80 let od vypuknutí prvního světového konfliktu, jehož důsledky ovlivňují ještě i naši současnost. Připomeňme si tedy jednu epizodu té doby.

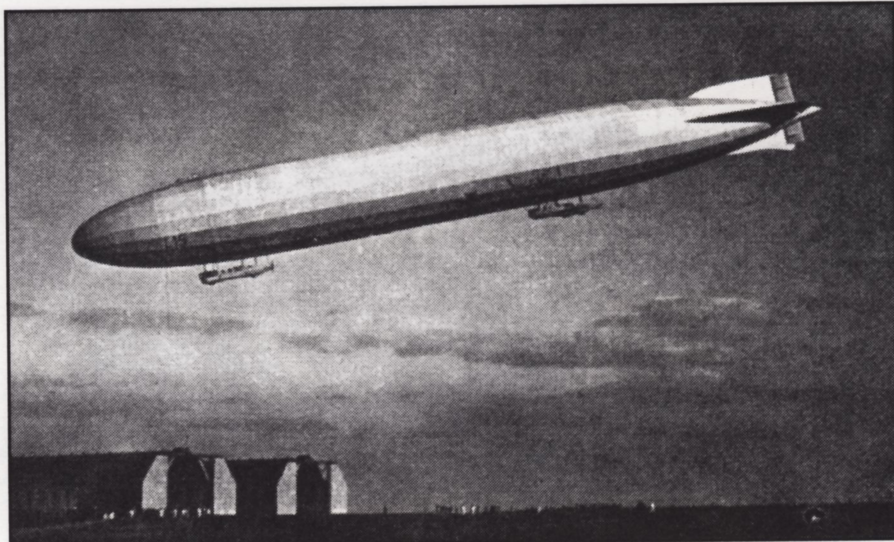
Vedoucí místo ve využití vzducholodí ve vojenství mělo před válkou a během ní císařské Německo, které např. v jejich stavbě a konstrukci dosáhlo úctyhodných úspěchů. Úspěch operačního nasazení už tak jednoznačný nebyl. V zasadě plnily vzducholodě (ať už armádní nebo námořní) dvě hlavní činnosti: průzkum a bombardovací útoky. Služba u tohoto druhu zbraně byla extrémně náročná v každém ohledu. Operační akce trvala téměř vždy více než 20 hodin a vyžadovala maximální nasazení po celou dobu letu. Úspěch závisel na mnoha důležitých faktorech, z nichž zásadním byla meteorologická situace. Letecká meteorologie a navigace byly v té době teprve v počátcích a každý let se tak stával velmi nejistou záležitostí. Přestože vzducholodě působily impozantním dojmem, byly velmi zranitelné. Nosná konstrukce byla velmi citlivá na jakékoli poškození a ztráta plynu vedla většinou ke katastrofě. Přičteme-li k tomu malou rychlost, omezenou manévrovatelnost a závislost na počasí, je patrno, že i bez působení nepřítele byl operační let (většinou na značnou vzdálenost) podnikem na hranici hazardu. Ještě do poloviny roku 1915 se o efektivní protiletadlové ochraně důležitých center nedalo příliš hovořit. Jak potvrzují hlášení posádek německých vzducholodí z náletů na Anglii, tak se přístavní města, velká průmyslová centra i hlavní město zpočátku doslova koupaly v oslňujícím světle a Angličané byli tak překvapeni, že je ani nenapadlo zhasnout. Nelze se tomu dnes divit, vždyť tenkrát vlastně nikdo nevěděl, co s sebou nese moderní válka. Vzducholodě mohly létat v malých výškách, protože respekt anglických letců před zeppeliny byl obrovský. To vše se však v druhé polovině roku 1915 změnilo. Proti leteckým útokům bylo nasazeno účinné protiletadlové dělostřelectvo, světlomety, rakety, stíhací letouny a dobře fungující systém hlásné služby, to vše v několika pásmech. Ze vzducholodi se stal velký, pomalý a obtížně manévrující kolos, zbavený své největší výhody, totiž výšky. Nálety byly prováděny v noci a přesnost zásahu cíle byla přímo závislá na výšce. Významnou roli hrála rovněž pracná navigace za noci. Navíc měly posádky vzducholodí přesně určený seznam cílů, které mohly být napadeny, a tento rozkaz musel být bezpodmínečně dodržen. Nepřicházelo vůbec v úvahu, že by vzducholoď mohla bombardovat libovolný cíl, byť sebevíce vojensky důležitý, nebyl-li určen rozkazem. To vše posádky vzducholodí velmi nepříjemně vnímaly, zvláště světlomety a rakety (přezdívané zlatý déšť) odpalované z letadel měly negativní vliv na tělesnou a duševní odolnost.

Tehdejší atmosféru nezaujatě popisují strhující vzpomínky dvou přímých účastníků, členů posádky Zeppelinu L.15, velitele vzducholodi Kapitan-Leutnanta Joachima Breithaupta a Leutnanta Kühneho, prvního důstojníka.

Breithaupt popisuje: „Zúčastnil jsem se celkem tří náletů na Anglii, z toho dva směřovaly na Londýn. Můj první nálet byl z našeho hlediska velmi úspěšný. S dalšími zeppeliny jsme dosáhli Londýna v noci 15. října 1915. Město leželo pod námi sice temné, ale mohli jsme dobře rozeznat některé orientační body jako např. Regent's Park. Byli jsme pod stálou dělostřeleckou palbou, a když jsme přelétali Tottenham, dělostřelecký oheň ještě zesílil. To nás donutilo provést hlavní útok z jiného směru. Blížili jsme se nyní od západu a po obou našich stranách bylo vidět další vzducholodi, lesknoucí se jako brilianty ve strašidelné záři palby děl a bledého světla světlometů. Letěli jsme ve výši 3500 metrů. Rád bych vystoupil výš, ale teplota vzduchu byla větší, než jsme předpokládali a kvůli tomu nebyla naše nosnost (vodní zátěž) stanovena optimálně. Té noci jsme svrhli bomby, které způsobily rozsáhlé škody v dlouhém úseku, táhnoucím se od Hyde Parku až do oblasti doků. Dlouhý pruh požárů dole pod námi ukazoval jasně výsledek našeho úsilí. Během náletu jsme neutrpěli žádné škody, ale při našem návratu pokryla Německo clona neprůhledné mlhy, která se stala



Ukázka delikátní manipulace se vzducholodí při zatahování do hangáru.
View of the dedicate handling while entering the hangar.

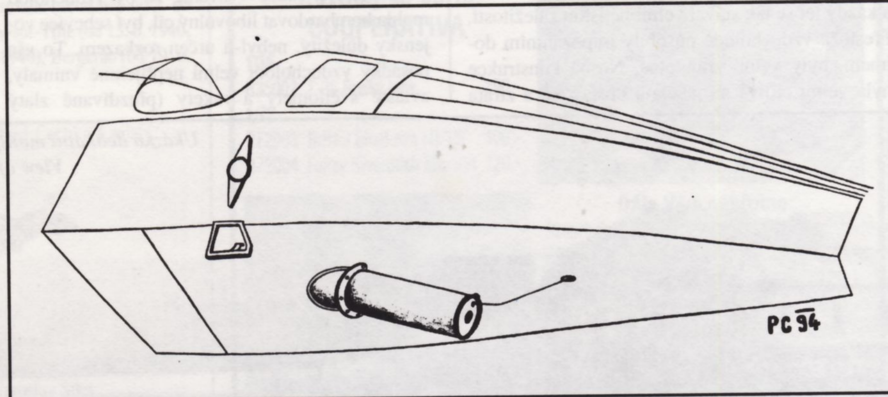


L.15 nad hangáry základny.
L.15 above the home base.

téměř příčinou našeho ztroskotání. Začali jsme již pociťovat nedostatek paliva a dva naše motory už šly nepravidelně. Bylo třeba co nejrychleji přistát. Trvalo to však ještě dlouhých pět hodin, než jsme spatřili upoutané balóny, které vyznačovaly přistávací plochu základny. Tou dobou však byl v chodu už jen jeden motor ze všech čtyř. Řídil jsem opatrně sestup vzducholodi skrze vrstvu husté mlhy, ale v posledním a nejkritičtějším okamžiku vysadil bez varování i poslední zbývající motor. Vzducholoď přestala reagovat na pohyby kormidla a samovolně vystoupala do výše 500 metrů. Jižní vítr nás unášel jako volný balón nad nepropustnou vrstvou mlhy směrem nad moře. Jediná možnost záchrany byla neodkladně a naslepo nouzově přistát a doufat přitom, že pod námi není město nebo les. Dal jsem otevřít záklopky pro nouzové vypuštění plynu a začal sestup. Nejdříve pomalý, ale vzápětí velice ostrý. Přístroje ukazovaly, že klesáme rychlostí více než 7 metrů za sekundu a stále rychleji. Ve výšce 30 metrů jsme uviděli zemi a ihned vzápětí následoval těžký náraz. Gondola byla nárazem vtlačena do tělesa vzducholodi, ale všichni jsme tehdy vyvázli pouze s lehkými zraněními.

Můj druhý nálet na Anglii se uskutečnil v lednu roku 1916 a směřoval na západní průmyslové oblasti. Špatná viditelnost a chyba kompasu zabránily dosažení cíle, kterým byl přístav Liverpool, a proto jsme bomby svrhli na město Burton on Trent, náš náhradní cíl. Rozkaz k mému třetímu - a jak se ukázalo poslednímu - útoku, tentokrát na Londýn, přišel večer 30. března 1916. Velitel naší jednotky Matthy obdržel od vrchního velitele námořní vzduchoplavby Strassera toto poselství: „V případě příznivého počasí všechny vzducholodi, které jsou k dispozici, vyrazí zítra k útoku na střední a jižní Anglii. Jako hlavní cíl je stanoven Londýn a oblasti Lincoln, Nottingham a Derby."

Vlastní dramatický průběh akce a událostí, jež následovaly, popisuje velitel Breithaupt dále takto: „Svítání dne 31. března 1916 odhalilo na celé ploše základny čilý ruch. Velká vrata obrovských hangárů jsou otevřena a je slyšet řev motorů hnaných do vysokých otáček během několikasekundových motorových zkoušek. Postupně je doplňováno palivo, plyn a vodní zátěž a na speciálních vozících jsou dopravovány těžké zápalné a tříštivé bomby. V 11 hodin dopoledne vyhodnocujeme poslední zprávy o počasí a je definitivně rozhodnuto, že se nálet uskuteční. Píšťaly a sirény vydávají signály pro pět set mužů letištního personálu a zároveň posádky začínají nastupovat na paluby svých vzducholodí. Když se vyšplhám do velitelské gondoly, první důstojník mne zdraví a podává hlášení: „Vše připraveno ke startu, pane." Ještě poslední minuty čekání, během kterých zjišťuje posádka upoutaného balónu atmosférické podmínky ve větší výšce. Pak už následuje jen: „Vzducholodi vpřed!" Rozkaz je vydán a jedna vzducholoď za druhou jsou lany vytahovány ven z hangáru. Vše je prováděno s největší opatrností, protože i lehký dotyk křehké konstrukce vzducholodi se stěnou hangáru by mohl mít neblahé následky. Po opakovaném vyvážení - to znamená vypuštění nebo přečerpání vodní zátěže - je naše vzducholoď lehčí než vzduch. Po stranách se zvyšuje hluk motorů a potom L.15 majestátně stoupá přídí napřed do výše. Již v 70 metrech je země pod námi zahalena hustou mlhou, ale to je pro nás dobře, protože jsme tak skryti před pátrajícím zrakem nepřítele. V 700 metrech je jasno a slunečno a my majestátně křižujeme mezi obrovskými propastmi a horami vytvořenými mraky. Vidíme další vzducholodi, které mají stejné poslání, a navzájem si signalizujeme pozdravy a přání úspěchu. V šest hodin odpoledne mraky trochu řídnou, jsme nedaleko od anglického pobřeží. Vypouštíme zátěž a naše výška pomalu vzrůstá až na 1700 metrů. Pumy jsou aktivovány a připraveny k odhozu. Naše rozkazy nám zakazují přeletět pobřeží dřív, než se setmí. Když tedy poslední paprsek slunce konečně zmizí za horizontem, vypouštíme další vodní zátěž a stoupáme až na úroveň 3000 metrů. V této výšce je už citelná zima. Jakmile přelétáme pobřeží, protiletadlová děla zahajují palbu, zatím však rozptýlenou a nepřesnou. Čas od času přejede po gondole světlomet, jinak je však dole téměř naprostá tma. Kvůli tomu musíme příležitostně shazovat osvětlovací bomby, abychom alespoň zhruba mohli určit naši polohu. Při výbuchu ozáří na minutu krajinu pod námi oslnivé světlo. Děláme to však jen velmi neradi, protože tento způsob určování polohy nás prozrazuje nepříteli, který zná naši polohu lépe než my sami. Kormidlujeme směrem k Temži a potom se otáčíme k západu na Londýn s jeho rozsáhlou a propracovanou obranou, která nás očekává. A již to začíná! Paprsky světlometů divoce kmitají po gondolách a protiletadlová děla na nás pálí ze všech směrů. Šrapnely vybuchují po obou stranách i pod námi. Přes všechnu hrůzu má toto divadlo svou strašidelnou krásu, jak granáty všech barev opisují nádherné křivky, zakončené oslnivou explozí. Jenže to vše je určeno pouze a pouze na naše zničení. Dělostřelecký oheň je stále hustší a šrapnely vybuchují stále blíž a blíž k nám. Takovou palbu jsem ještě nezažil a náš konec se stává jen otázkou času. Hned nato dochází k nevyhnutelnému ... Jsme zasaženi! Několik granátů současně ničí s ohlušujícím rachotem střední část vzducholodi nad našimi hlavami. Je to čirý zázrak, že L.15 není okamžitě zachvácena ohněm. Avšak škody jsou značné a definitivní. Řídící ústrojí je zcela zničeno a nejméně čtyři plynové oddíly jsou proděravělé. Začínáme klesat. Mezitím naši střelci zuřivě pálí z kulometů na britská letadla, která se snaží dostat nad nás. Brzy však kulomety a všechny ostatní postradatelné věci musí být vrženy přes palubu, abychom vzducholoď odlehčili. Ztratili jsme už hodně na výšce a L.15 se nyní těžce vznáší pouhých 700 metrů nad zemí. O splnění úkolu nemůže být ani řeč, nezbývá nám žádná naděje, že bychom z toho mohli vyváznout se zdravou kůží. Dokud to však alespoň trochu jde, musíme se snažit dostat co nejdále nad moře, aby vzducholoď nepadla do rukou Angličanů. Systémem dorozumívacího potrubí dostávám ze všech částí lodi zprávy o rozsahu škod. Kolem sebe vidím stažené a napjaté tváře mužů posádky, v očích mají strach. Já se však nutím do klidu, já podlehnout ochromujícímu strachu nemohu, odpovědnost za jejich životy a za loď leží na mně. Naštěstí jsem tak zaneprázdněn, že se svými pocity nemohu zabývat. Tuším velmi dobře strašné následky našeho poškození. Podélný náklon vzducholodi je nejmé-



Ukázka výmetného zařízení na explozivní šipky RANKEN, kterým byly vybaveny protizeppelínové stíhací letouny B.E.2c.
Detail view of the RANKEN explosive dart launcher on the B.E.2c used against the Zeppelins.

ně 20 stupňů, rychlost pádu ještě není tak znepokojující, ale plyn stále ubývá! Vítr nás opět zanáší nad Temži. O půlnoci je naše výška pouhých 300 metrů. Dávám rozkaz, aby se všichni shromáždili uvnitř tělesa vzducholodi a připravili se na náraz. Čekáme tedy bezmocně na konec. Ten přichází vzápětí. L.15 musela ztratit takové množství plynu, že se její konstrukce, bez jakéhokoli varování, v polovině délky rozlomila a padáme nyní velice prudce. Jsem v gondole sám jen se dvěma kormidelníky. Není slyšet žádný zvuk kromě svištění vichru, vyvolaného naším pádem. Neočekávaně jsem prudce vržen na podlahu gondoly, což je důsledkem nárazu na hladinu. Gondola je okamžitě úplně zatopena a mé tělo je zmítáno hučícím vírem vody jako kus korku. Nějak se dostávám ven a muži z posádky mne vytahují dovnitř tělesa vzducholodi. Jeden kormidelník se rovněž dostal ven z gondoly, přišel přitom však skoro o všechny zuby. Zbývajícího kormidelníka jsme už nikdy neviděli. Vyšplhali jsme na hřbet vraku vzducholodi, jejíž střední část byla úplně pod vodou. Čtyři hodiny jsme čekali na záchranu, naštěstí se nikdo nezřítil dolů. Když se přiblížily čtyři anglické trawlery, rozřezali jsme zbylé plynové oddíly a vzducholoď klesla ke dnu. Zeppelin L.15 provedl svůj poslední bombardovací nálet a z nás se stali váleční zajatci."

Tolik ze vzpomínek Kapitan - Leutnanta Breithaupta, velitele Zeppelinu L.15.

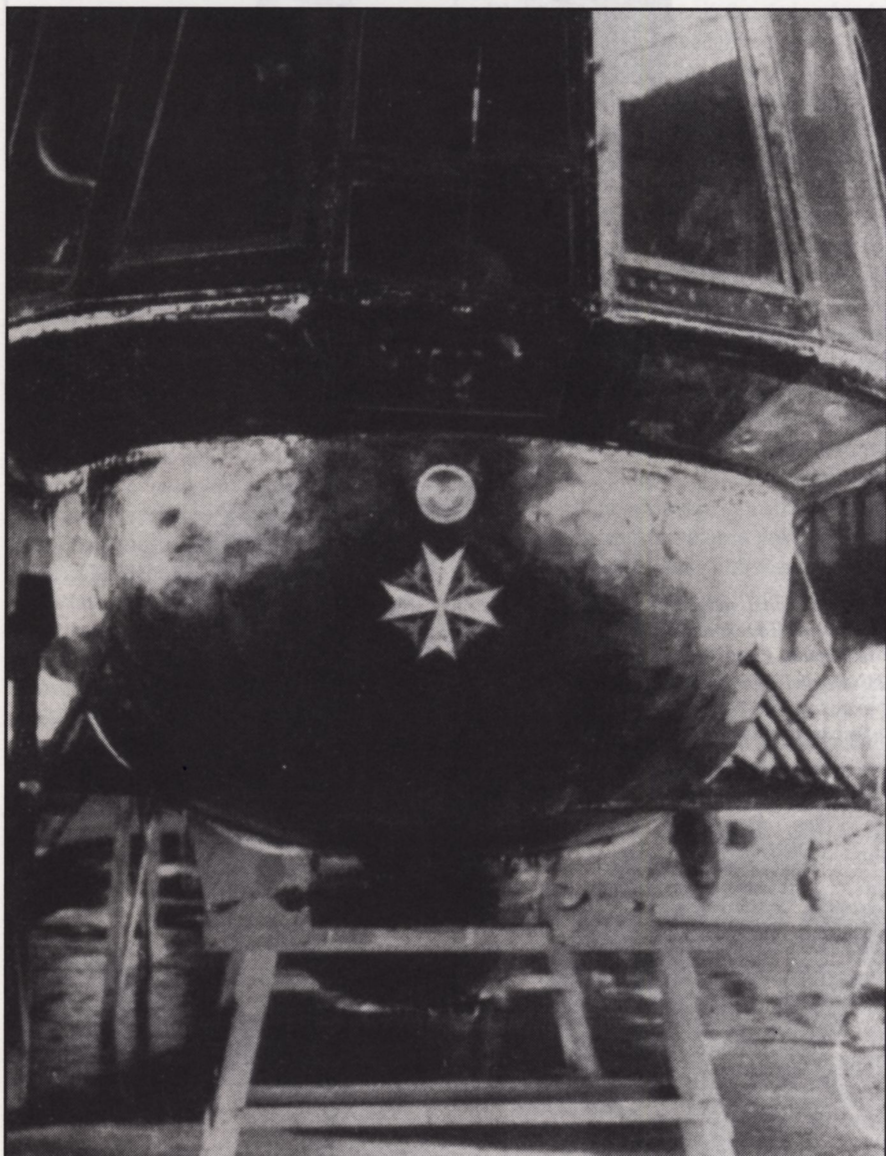
A jak prožíval nálet onen první důstojník Kühne? Líčí své zážitky takto: „Byli jsme ve výšce asi 2500 metrů, tedy v dosahu protiletadlových děl. Ani nejmenší obláček mraků kolem nás. Ležel jsem na lávce nedaleko vstupu do přední gondoly s očima pevně přitisknutýma k dalekohledu. V následujícím okamžiku jsme inkasovali první salvu. Šrapnely zasáhly prostředek vzducholodi, dva plynové oddíly na přídi a jeden uprostřed tělesa jsou proděravěny. Velmi choulostivá situace, protože plyn pro nás znamená život. Začínáme padat pěkně rychlým tempem. Ještě ke všemu náhle zjišťujeme, že nad námi jsou letadla! Jakoby na nás nocí někdo lil proudy tekutého ohně (zřejmě salvy raket odpalované z letadel - pozn. autora.). Podivuhodný a přízračný pohled - ovšem jen pokud nejste cílem tohoto ohnivého deště vy sami. Situace je kritická, vysíláme bezdrátovou telegrafií signál S.O.S. Balíme příručky kódů a další tajné materiály do beden na nářadí. Pod námi se leskne voda, dolů s tím vším, nepřítel se bude muset velmi snažit, kdyby to chtěl najít."

Dále následuje ve vyprávění už známý popis rozlomení a pádu vzducholodi do vody. Zajímavé je však vylíčení, jak proběhlo samotné zachránění a zajetí posádky vzducholodi anglickými loděmi. Kühne pokračuje: „Nocí se začínají nejasně rýsovat stíny lodí. Holanďané? Bezhlučně se plíží kolem našeho vraku. Rozřezáváme několik zbylých oddílů, které ještě stále obsahují plyn. Vrak jde pomalu ke dnu. Holanďané nejsou samozřejmě Holanďané, ale Angličané. Jsou to ozbrojené trawlery. Z jednoho z nich na nás křičí: „Kolik vás je?" „Patnáct mužů." „Ozbrojeni?" „Ne."

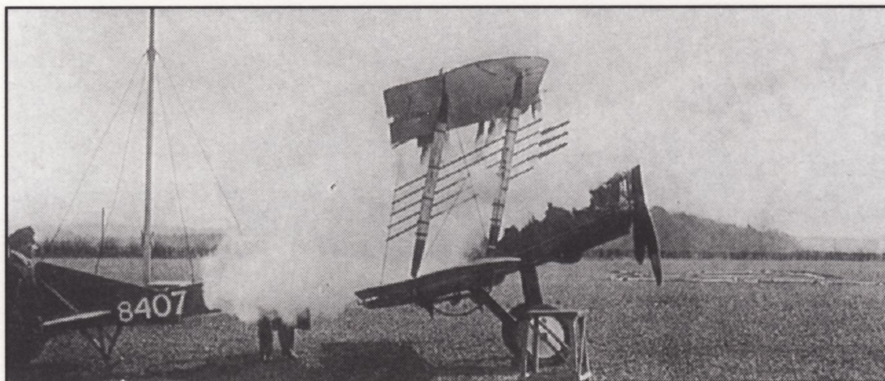
Potom se lodě seskupí po naší jedné straně a vzápětí zahajují palbu ze všech hlavní, které mají. To trvá asi tři minuty. Střely sviští nad vrakem L.15 a některé ho i zasahují. Náhle slyšíme vytí lodní sirény. Britský torpédový člun H.M.S. Vulture se blíží. Po delším okamžiku uposlechnou trawlery rozkazů Vulture a zanechávají výstražné palby. Lodě přirážejí těsně k vraku a my jsme konečně zachráněni. Když vstupujeme na palubu, jsou k nám Angličané tak nedůvěřiví, že musíme ze



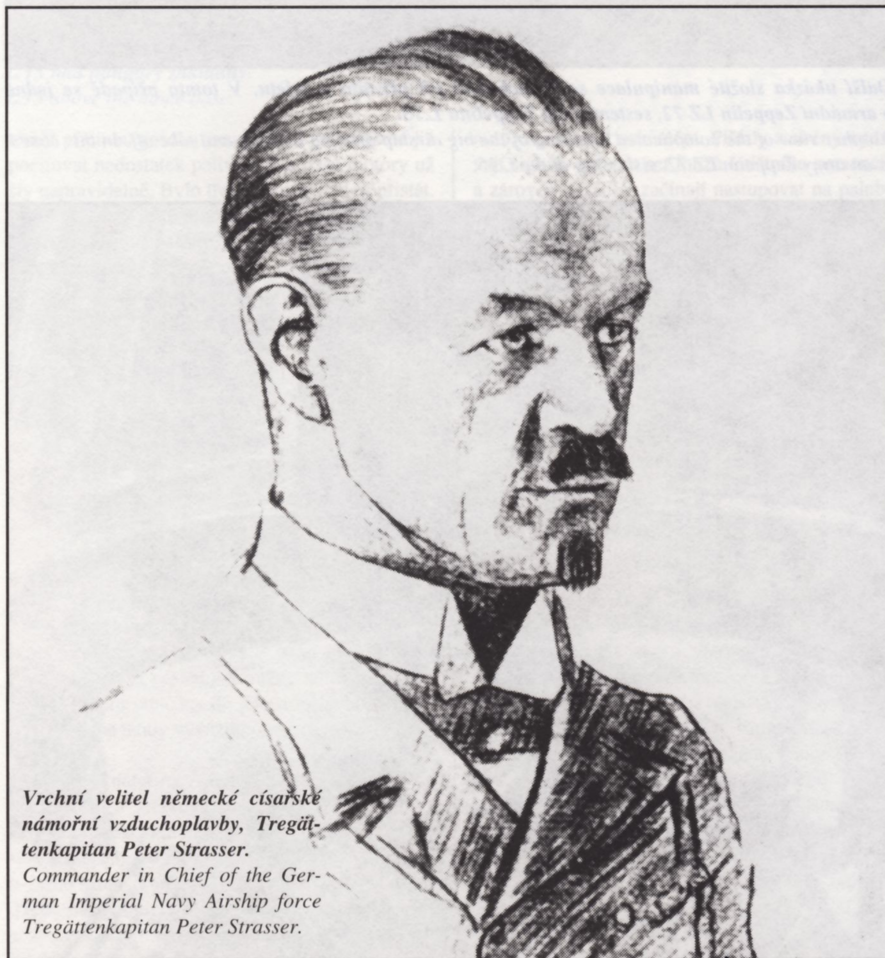
Další ukázka složité manipulace se vzducholodí při přistání a vzletu. V tomto případě se jedná o armádní Zeppelin LZ 72, sesterský typ Zeppelinu L.15.
Another view of the complicated handling of the big airship durring landing and take off. In this case it is an army Zeppelin LZ 72, sistership of the L.15.



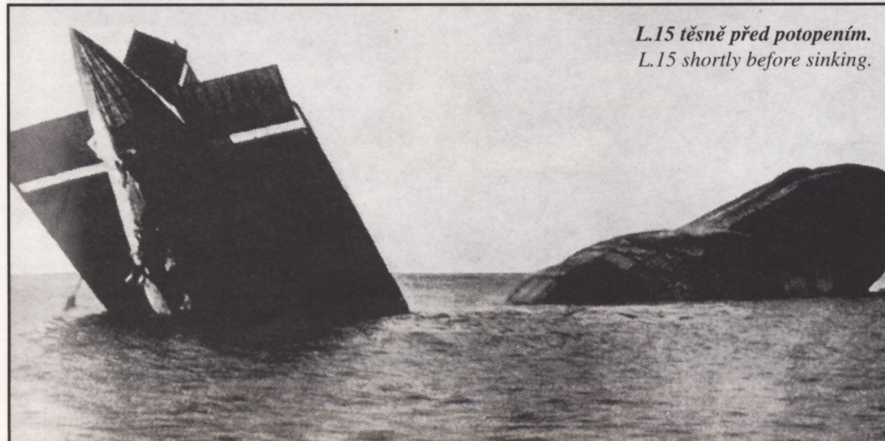
Řád Pour le mérite přezdívaný „Modrý Max" namalovaný na gondole Zeppelinu L.54.
The Pour le mérite order nicknamed The Blue Max painted on the gondole of a Zeppelin L.54.



Ukázka odpálení salvy raket typu Le Prieur z letounu B.E.2c. Tyto rakety byly používány v boji proti německým vzducholodím.
The B.E.2c firing a salvo of le Prieur rockets, which were used against the airships.



Vrchní velitel německé císařské námořní vzduchoplavby, Tregättenkapitan Peter Strasser.
Commander in Chief of the German Imperial Navy Airship force Tregättenkapitan Peter Strasser.



L.15 těsně před potopením.
L.15 shortly before sinking.

sebe téměř všechno svléci, aby se přesvědčili, že nejsme ozbrojeni. Stali se z nás pro zbytek války váleční zajatci. L.15 byla první námořní vzducholodí, kterou Angličané sestřelili. Později se pokusili odvléci potopený vrak do přístavu, ale podařilo se to jen u několika částí. Když jsme se zřítili do vody, mé hodinky se zastavily na čase 0 hodin 15 minut.“ Tolik tedy Leutnant Kühne.

Co dodat závěrem? Podle dalších pramenů byla L.15 sestřelena letounem B.E.2c od Home Defence RFC, který pilotoval 2/Lieutenant A. de Bathe Brandon od jednotky No. 19 Reserve Aeroplane Squadron, dislokované v Hainaultu. Údajně se mu podařilo dostat se se svým letounem nad vzducholoď, odkud na ni svrhl několik dávek explozivních šipek typu RANKEN a jednu zápalnou bombu. Je to historicky první noční sestřel vzducholodi letounem. Sestřel se udál nedaleko majákové lodi Kentish Knock. Po celou dobu útoku musel Brandon čelit obranné palbě ze střelišť vzducholodi, zejména z hřbetního střeliště. Jiné britské prameny udávají, že L.15 byla nejdříve těžce poškozena protiletadlovou palbou děl a teprve potom napadena letounem od Home Defence, který ji definitivně sestřelil. Kdo může dnes již objektivně doložit, jak se celá věc skutečně udála. Časový odstup je už příliš velký a ani vzpomínky lidí, kteří to vše zažili, nejsou jednoznačné. Nicméně cílem tohoto článku bylo přiblížit široké letecké veřejnosti atmosféru doby, která je od nás tak vzdálená a která je v povědomí lidí (možná ke škodě) překryta sledem událostí pozdějších.

ZEPPELIN L.15

Vzducholoď námořní vzduchoplavby, Zeppelin L.15, uskutečnila během své služby celkem 36 letů. První let byl proveden dne 9. 9. 1915. Vzducholoď měla tovární označení L.Z. 48 a patřila do výrobní série označované jako řada „p“. První let typového stroje proběhl dne 3. 4. 1915 a celkem bylo vyrobeno 19 vzducholodí této řady, továrních čísel L.Z. 40 až L.Z. 58. Vzducholodi této řady, sloužící u námořní vzduchoplavby byly označeny: L.10, L.11, L.12, L.13, L.14, L.15, L.16, L.17, L.18 a L.19.

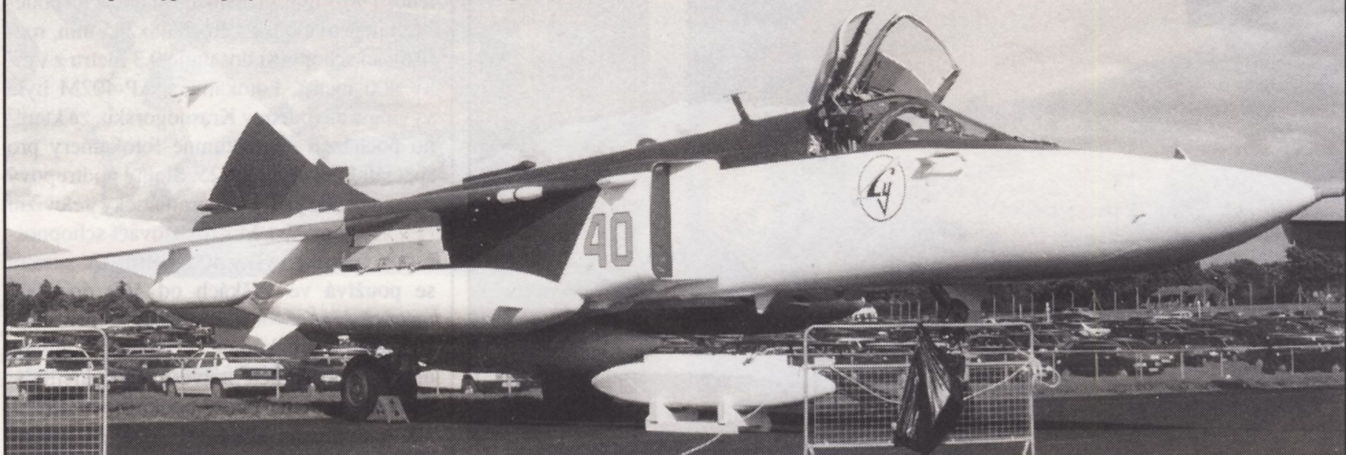
Rozměry a výkony:

délka	163,5 m
největší průměr	18,7 m
objem	31 900 m³
počet plynových oddílů	16
počet vrtulí	4
motory	4 x Maybach HSLu po 240 k
max. rychlost	98 km/h
dostup	3900 m
nosnost	16 200 kg

Seznam použité literatury:

Zeppelin Adventures - Rolf Marben - 1931
Royal Air Force Flying Review - ročník 1956
Das Zeppelinbuch - Friedrich Heis - 1936
Die Deutschen Luftstreitkräfte im Weltkriege - Georg P. Neumann - 1920
Der Luftkriege 1914-1915, - Hesse a Becker Leipzig - 1915
BE 2 in action Squadron - Signal No. 123
RAF BE2C Windsock Datafile 42 - J. M. Bruce

Pro čtenáře, které článek zaujal a kteří by si o této problematice chtěli přečíst něco víc, ještě malé upozornění. Na první polovinu roku 1995 připravuje vydavatelství Mustang knihu s názvem „Zeppeliny útočí“. V knize bude obdobnou formou popsáno nasazení německých námořních vzducholodí za 1. světové války.



Prototyp Su-24MR vystavený v roce 1992 na Farnborough Air Show.
Su-24MR prototype displayed in 1992 at the Farnborough Air Show.

Suchoj Su-24 MR

Martin Mamula

Získání informací o situaci v taktické a operační hloubce protivníkova území, rozmístění jeho sil, zámyslech a účinnosti vlastních útoků vždy patřilo mezi klíčové předpoklady účinného vedení bojových operací. V podmínkách soudobého bojiště charakterizovaného vysokou mobilitou bojové činnosti, integrací a automatizací prostředků velení, řízení, komunikace a vedení palby a v neposlední řadě vyspělými prostředky maskování, klamání a radioelektronického boje (REB) se k tomu používá celá řada prostředků. Do škály speciálních pozemních, vzdušných, námořních a kosmických systémů patří i taktické průzkumné letouny působící v různých výškách přímo nad protivníkovým územím nebo z „odstupu" v bezpečné vzdálenosti za linií dotyku.

V roli taktických průzkumných letounů se mnohdy používají jak univerzální nebo mírně modifikované verze stíhacích bombardovacích letounů lehké a střední hmotnosti kategorie (například stroje Jaguar, Harrier, MiG-21R nebo Su-17/20/22) vybavené podvěsnými průzkumnými kontejnery a systémy jejich ovládání nebo jejich speciální verze s částí průzkumných senzorů zastavěných přímo do konstrukce draku (např. Mirage IIIR, Mirage F.1CR, SF-37 Viggen nebo RF-5E Tigereye). Zástavba senzorů do draku přináší proti kontejnerovému umístění výhody spočívající ve větší tuhosti jejich instalace, lepším chlazení a klimatizaci. Umístění vybavení v trupu také vede ke snížení odporu letounu. Použití některého speciálního kontejneru pak dále rozšiřuje možnosti letounu. Vnitřní prostory a nosnost stíhacích bombardérů lehké a střední třídy však poněkud omezují sortiment a rozměry používaných senzorů, proto skutečnou špičku v kategorii taktických průzkumných letounů představují stroje odvozené od těžkých stíhacích respektive frontových bombardérů, jako jsou americký McDonnell RF-4C Phantom II, Tornado ECR (to je vedle různých forem průzkumu určeno i pro další úkoly) a v neposlední řadě Suchoj Su-24MR, jemuž je věnován tento článek.

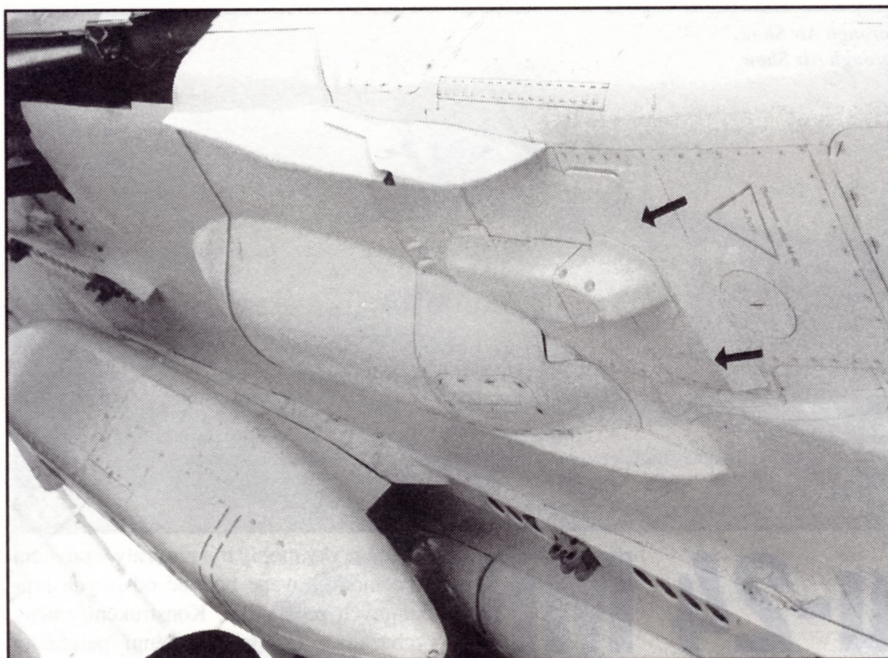
Konstrukce Su-24MR (MR - moděrnizirovannyj razvědčik) vychází z modernizované varianty frontového bombardérů Su-24 označovaného Su-24M (označení OKB T-6M, tovární Izdělije 44, v kódu NATO Fencer D). Základní verze Su-24M představuje velmi výkonný frontový bombardér s neobvykle širokým sortimentem řízené i neřízené výzbroje, nicméně ve srovnání s americkými stroji používanými pro útočné akce za každého počasí lze mezi jeho hlavní nedostatky zařadit absenci palubních senzorů a řízené výzbroje využívajících tepelného zobrazení cílů. Nicméně nosnost, rozměry, letové výkony a aerodynamická koncepce zajišťující nízkou odezvu na poryvy z něho činí vynikající základ pro stavbu taktického průzkumného letounu operujícího v malých výškách.

Přestavba dvojice Su-24M používaných pro vývojové a ověřovací zkoušky a označovaných T-6M-26 a T-6M-34 na prototypy Su-24MR (Izdělije 48, kód NATO Fencer E) byla zahájena v roce 1978. Zkoušky prototypů byly započaty v roce 1980 a jako první byl v září 1980 zalétán T-6M-26 (oba prototypy byly v souladu s novým určením přeznačovány na T-6MR-26 a T-6MR-34).

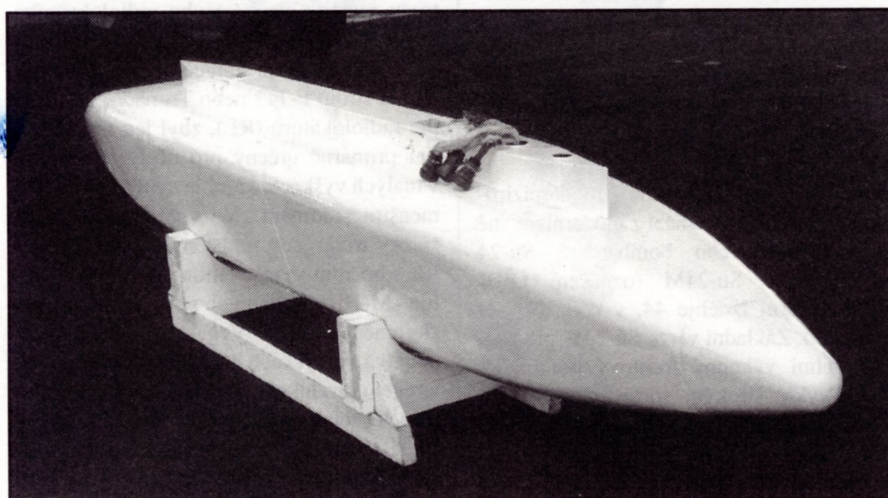
Vzhledem k délce přestavby prototypů a obvyklým termínům vývoje průzkumného vybavení je zřejmé, že práce na vývoji průzkumných senzorů musely být zahájeny již mnohem dříve, přičemž není vyloučeno, že některé prvky mohly být převzaty v původní nebo modifikované podobě od jiných průzkumných prostředků. Konstrukční změny vycházejí z instalace systému palubního průzkumu BKR-1 (BKR - bortovyj kompleks razvědki) zahrnujícího řadu různých senzorů a úprav navigačního a spojovacího vybavení. Stejně jako u Su-24 je špička trupu využita pro zástavbu radiolokačního vybavení, ovšem v jiné konfiguraci. Z původní radiolokační stanice tvořené obdobně jako u strojů F-111 nebo Tornado IDS dvojicí radiolokátorů (RL), zbyl jen menší Relief primárně určený pro účely řízení letu v malých výškách, který je nyní umístěn pod menším radomem více vpředu. Na bocích špičky trupu jsou umístěny ploché radomy RL s bočním vyzařováním typu Štyk (Izdělije M-101) vyvinutého ve vědecko-výzkumném sdružení Vega-M. Štyk, který se používá ve výškách 100 až 3000 metrů nad terénem produkuje syntetickou mapu s rozlišovací schopností 5 až 7,5 metru.

Další oblastí spektra, kterou pokrývá vybavení letounu, je jeho infračervená část. K tomu určená aparatura vyvinutá vědeckovýrobním sdružením Geofyzika (zřejmě infračervený řádkový snímač) je umístěna pod pravým vstupem vzduchu před brzdícím štítem. Název Zima (Izdělije M-112) výstižně charakterizuje její funkci, čidlo rozeznávající teplotní rozdíly s citlivostí 0,3 °C je chlazeno dusíkem. Zima se používá ve výškách 200 až 1000 metrů nad terénem.

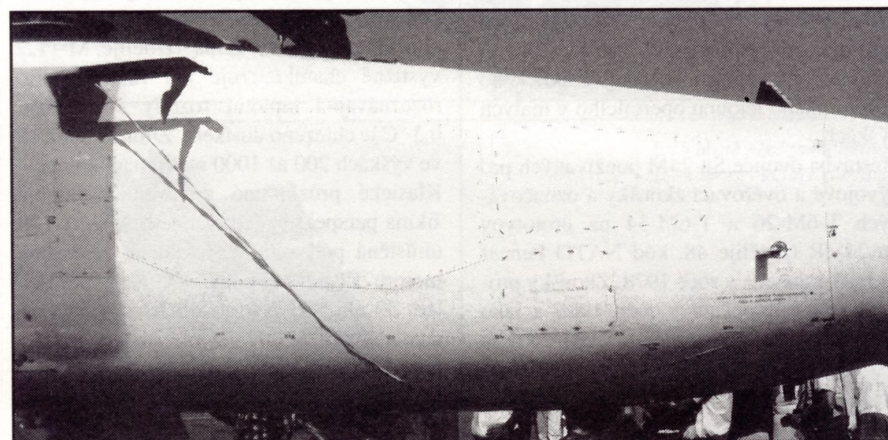
Klasické průzkumné vybavení zastupuje šikmá perspektivní fotokamera AFA A-100 umístěná pod vstupem vzduchu k levému motoru. Kamera se používá v rozmezí výšek letu 50 až 2000 metrů a rozlišovací schopnost jejího objektivu o ohniskové vzdálenosti 100 mm dosahuje 0,3 až 0,4 m při výšce letu 400 metrů. Dalším fotoprůzkumným prostředkem je panoramatická fotokamera AP-402M ukrytá pod okénkem trojúhelníkového výstupku v ose trupu za přední podvozkovou šachtou. Tento systém má k dispozici celkem 480 metrů filmu o šířce



Spodní část trupu pod pravým vstupem vzduchu. Obdélníkový kryt před brzdícím štítem ukrývá infračervený průzkumný systém.
Bottom fuselage in the starboard air-inlet area. Rectangular door covers infra-red recce sensor.



Průzkumný kontejner (zřejmě typ Tangaž).
Recce pod (probably of Tangash type).



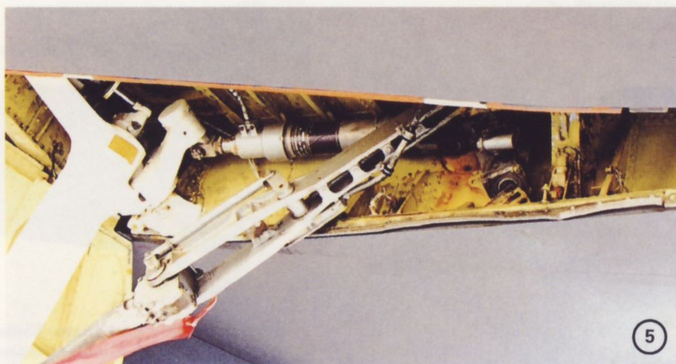
Pohled na panely na špičce trupu. Velký kryt v levé části snímku kryje anténu radiolokátoru s bočním vyzařováním.
Nose fuselage. Large dielectric panel at the left covers side-looking radar antenna.

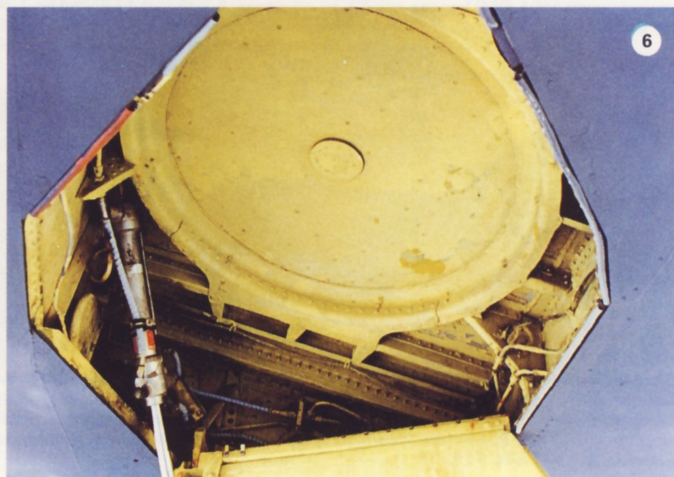
80 mm. AP-402M se používá ve výškách 100 až 1000 metrů. Objektiv o ohniskové vzdálenosti 90,5 mm zaznamenává obraz na políčkách negativu o rozměrech 68x285 mm, rozlišovací schopnost dosahuje 0,3 metru z výšky 400 metrů. Fotokamera AP-402M byla vyvinuta závodem v Krasnogorsku, ze kterého pocházejí i průzkumné fotokamery pro speciální verze MiGu-25. Stejný podtrupový výstupek ukrývá i panoramatický televizní (TV) systém Ajst-M s rozlišovací schopností 0,56 metru z výšky 400 metrů. TV systém se používá ve výškách od 100 do 1000 metrů.

Vestavěné průzkumné vybavení doplňuje několik speciálních podvěsných kontejnerů. Standardně je na pravý podkřídlový závěsník podvěšován kontejner Efir-1M určený pro radiační průzkum. Radioaktivní zamoření je zachytáváno na pás registračního papíru. Další speciální kontejnery se podvěšují přímo na závěsná oka zadního centrálního podtrupového závěsníku. Prvním z nich je Špil-2M vyvinutý ve vědecko-výrobním sdružení radiooptiky. Uvnitř umístěná laserová aparatura, zřejmě laserový skaner, poskytuje obraz terénu s rozlišením 0,25 až 0,3 metru. Druhý z nich nazývaný Tangaž je určen k vedení radioelektronického průzkumu a podle některých pramenů registruje vysílání nepřátelských prostředků na vlnových délkách 0,8 až 300 cm.

Na rozdíl od Su-24M, který má zbraňově-navigační systémem PNS-24M Tigr, Su-24MR je vybaven navigačním komplexem NK-24MR, který sdružuje obdobnou sestavu navigačních senzorů jako u Su-24M. NK-24MR mimo jiné umožňuje let po předem naprogramované trati složené až ze 12 traťových bodů. Oproti Su-24M je na palubě Su-24MR instalována široko a úzkopásmová datalinka (anténa systému se nachází pod vypouklým krytem na horní části hřbetního výměníku tepla) sloužící k přenosu průzkumných informací z infračervených, TV a laserových systémů a tzv. systém jednotného času sloužící k synchronizaci přenosu průzkumných dat. Příjem a analýzu přijímaných informací zajišťuje pozemní stanice Posrednik-1 složená ze dvou speciálně vybavených automobilů. Zrychlení dostupnosti průzkumné informace napomáhá i možnost shozu exponovaného filmového materiálu ve speciálním kontejneru nad určeným místem na vlastním území (obdobný systém používají i stroje RF-4C). Podle některých zdrojů se film vyvolává již na palubě letounu.

Proti Su-24M doznalo změn i vybavení pilotní kabiny. Zatímco levá část prostoru posádky, která je pracovištěm pilota letounu se odlišuje především vypuštěním části ovladačů výzbroje, pracoviště operátora na pravé straně vypadá zcela jinak. Před operátorem je již dvojice nad sebou umístěných obrazovek, ale jen jedna obrazovka krytá malým





(2) Foto č. 5: mechanika zavírání levého opěrného kola.

(3) Foto č. 6: prostor uložení opěrného kola

(foto: Jan Martinec)

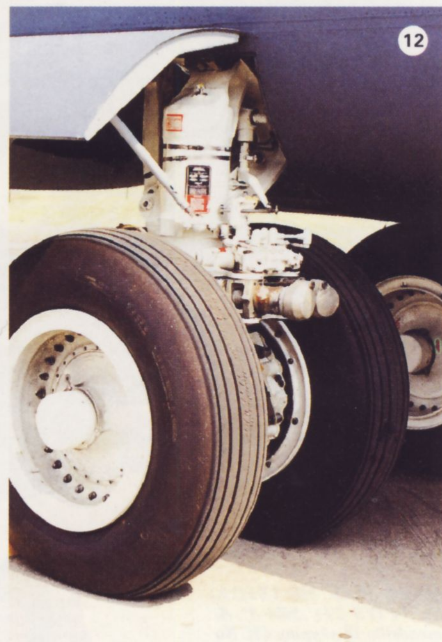
(4) Foto č. 4: levé opěrné kolo

(5) Foto č. 11: přední levé kolo v detailu na jeho konstrukci

(6) Foto č. 12: zadní pravá dvoumontáž zepředu





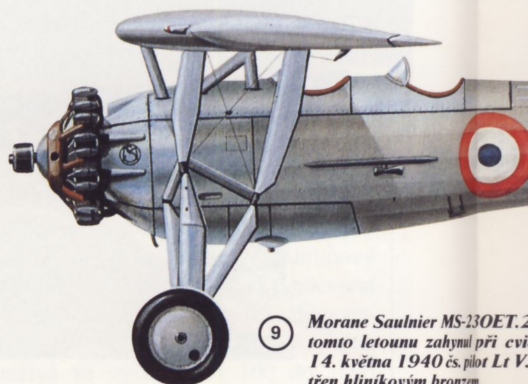




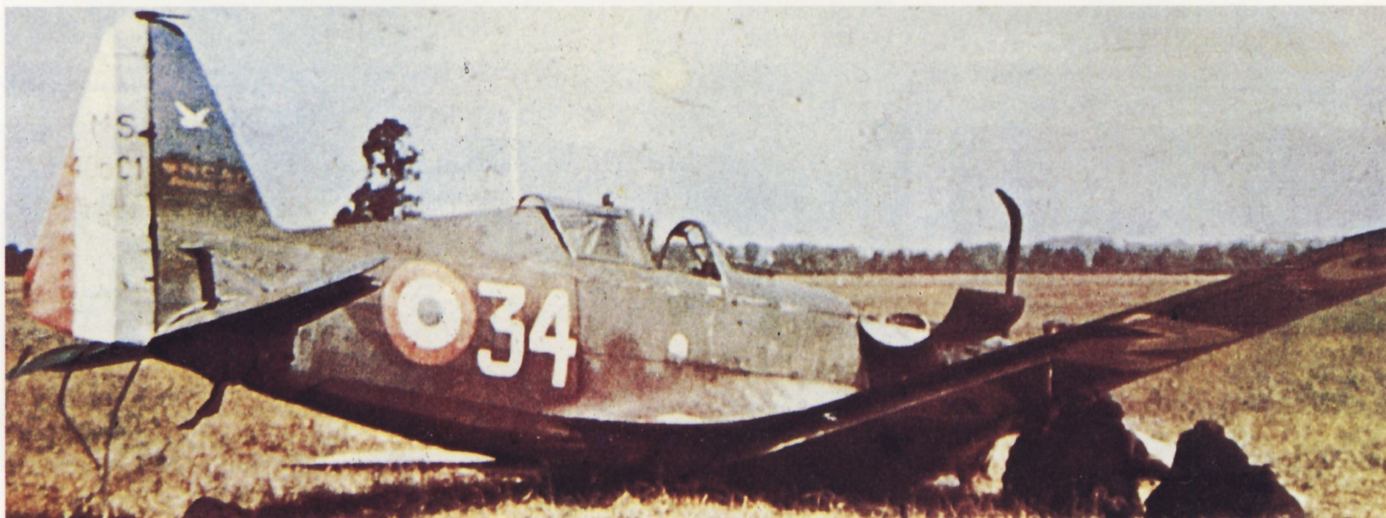
(7) Curtiss Wright CW-21B CW-357 patřící do stavu 1. patrouille, 2-VLG-IV, ML-KNIL (Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Ned Indisch Leger). Jméno pilota Sgt. Hermanna je napsáno před kabinou na trupu.



(8) *Morane Saulnier MS-230ET.2, používaný čs. stíhači v říjnu 1939 na základně Blida (severní Afrika) k seznamovacím letům s francouzskou technikou. Nesl zelený nátěr všech ploch (vert) s výjimkou krytu motoru, panelů kokpitu a některých vzpěr, které zůstaly v původní barvě hliníkového bronzu. Stroj nese na trupu emblém svého předchozího uživatele, jednotky ERC 571.*

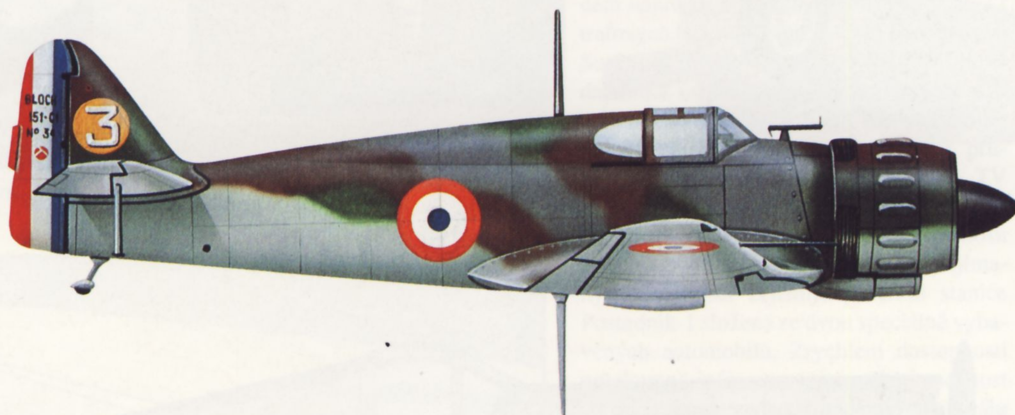


(9) *Morane Saulnier MS-23OET.2 ... tomto letounu zahynul při cvi... 14. května 1940 čs. pilot Lt V... třen hliníkovým bronzem.*

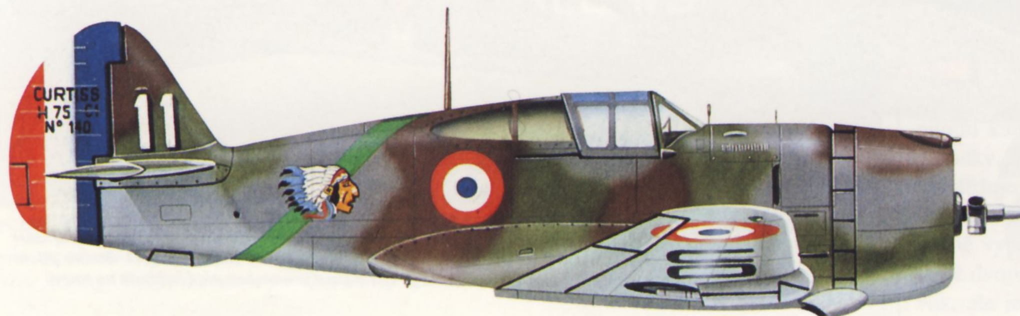


(10) *Dne 12. 6. 1940 přistál s tímto MS-406C.1 No 101 („34“) pro poruchu motoru pilot GC III/1 M. Jiroudek. Nehoda se udála poblíž Nevers.*

(11) *Marcel Bloch MB-151C.1, No 34 (Y5 21), „bílá 3“, 4. escadrilla II. skupiny CIC No 6, letiště Chartres. Na zobrazeném stroji 10. ledna 1940 smrtelně havaroval poblíž základny Cap. M. Rajtr.*



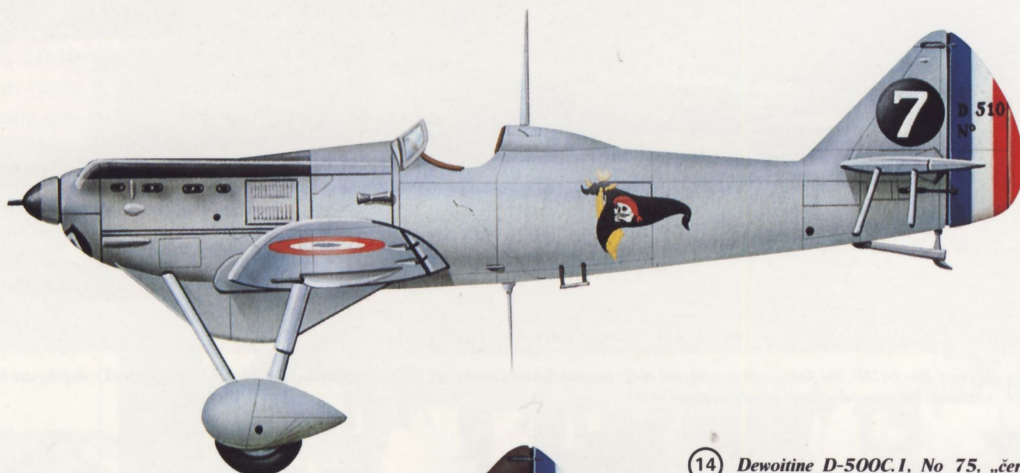
(12) *Curtiss Hawk H-75C.1 (verze A-2), No 140 (UO 70), „bílá 11“, 3. escadrilla GC II/5, letiště Toul-Croix-de-Metz, květen až červen 1940. Na stroji létali mj. čs. příslušníci jednotky S/Cf F. Chábera a Cne J. Duda. Stroj předtím (podzim 1939 a zima 1939—1940) užívali ke školení čs. piloti u 3. escadrilly II. skupiny CIC No 6 v Chartres. Tehdy však stroj ještě nenesl šikmý zelený pruh přes trup a znak escadrilly („Sioux“) a jiné označení měl i na kýlovce. Ta byla tehdy oranžová s černým lemem a černým identifikačním číslem 1. Toto číslo se v bílé barvě opakovalo rovněž na horní ploše pravé poloviny křídla. Pozoruhodné je, že tam zůstalo i po předisponování stroje ke GC II/5, zatímco označení na kýlovce se změnilo na „bílou 11“.*



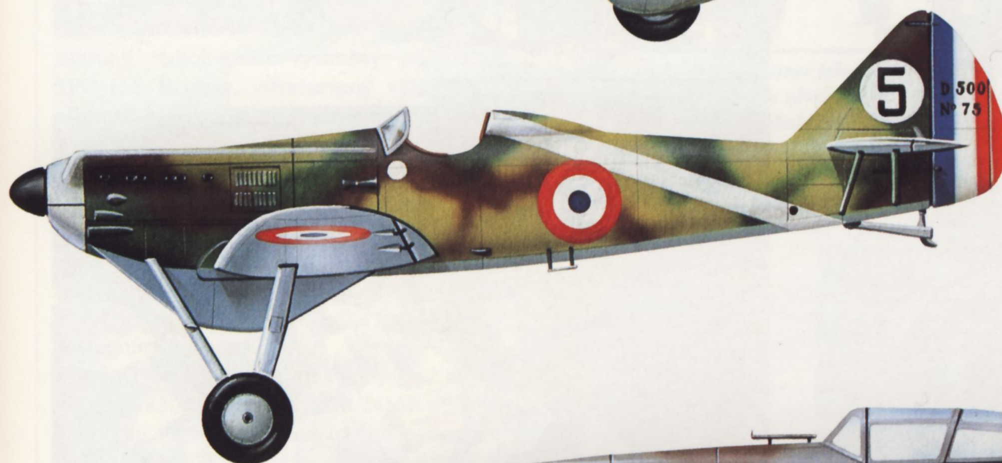


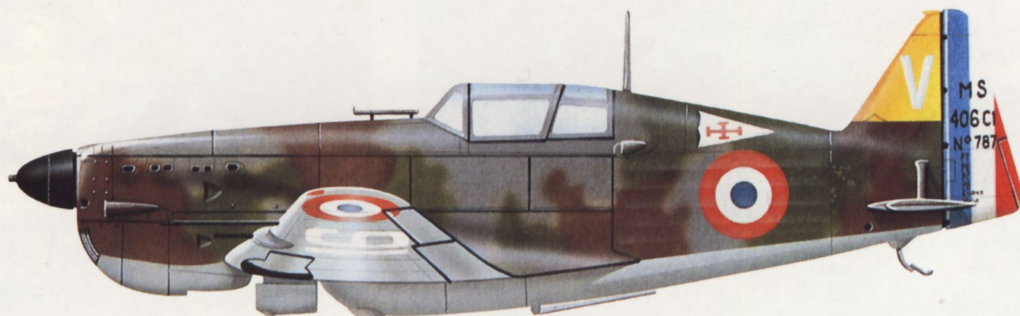
S-230ET.2, No 485, „modrá 23". Na nul při cvičném letu v d'Etampes dne s. pilot Lt V. Kučera. Letoun byl celý na- nzem.

(13) Dewoitine D-510C.1 od ERC 571 (pozdější 5. escadrilla GC III/4) z února 1940, kdy s tímto strojem létali ze základny Alžír-Maison Blanche čs. příslušníci jednotky, mj. C/Cf L. Zadrobílek. Stroj nesl na všech plochách nátěr hliníkovým bronzem, taktické číslo „7" se opakovalo zepředu na krytu motoru.

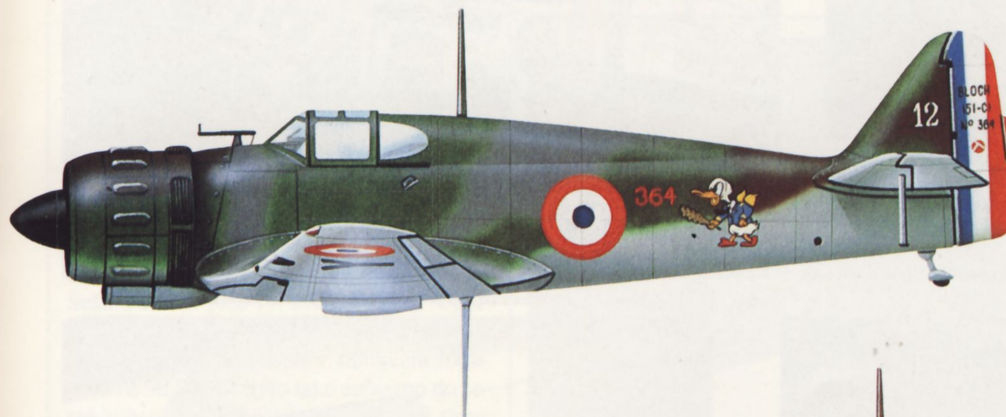


(14) Dewoitine D-500C.1, No 75, „černá 5". Užíván čs. stíhači přeškolovanými na základně Avord v říjnu 1939. Horní plochy kryla kombinace barev pískové (sable), kaštanově hnědé (marron) a zelené (vert), spodní plochy byly světle šedomodré (gris bleu clair).

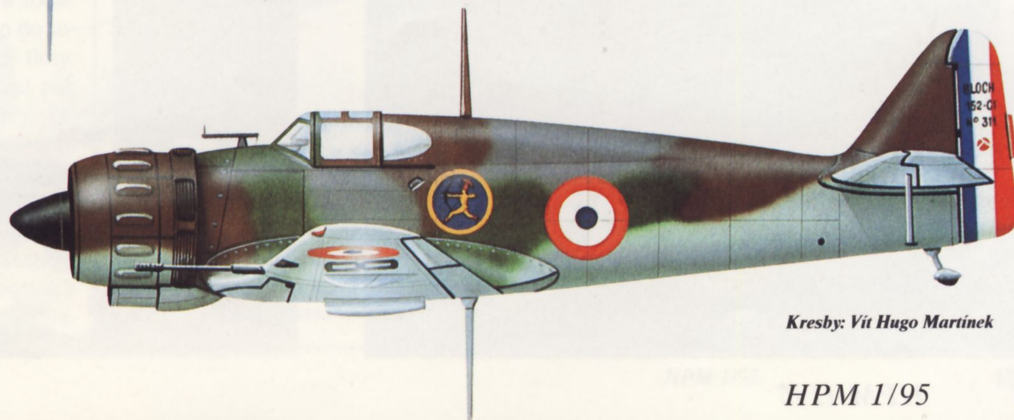




(15) Morane Saulnier MS-406C.1, No 787 (imatrikulace N8 16), „bílá V", 2. escadrilla GC I/7, základna Rayak (Sýrie), pilot Lt F. Sýkora. Stroj nesl standardní kamufláž francouzských stíhaček té doby. Horní a boční plochy kryla nepravidelná pole tří barev — tmavě modrošedé (gris bleu foncé), kaštanově hnědé (marron) a khaki (kaki), spodní plochy byly světle šedomodré (gris bleu clair).



(16) Marcel Bloch MB-151C.1, No 364 (Y7 53), „bílá 12", 4. escadrilla II. skupiny CIC No 6 Chartres. Stroj nesl standardní kamuflážní kombinaci stíhacích letounů. V zobrazené podobě z března 1940 jej používali čs. stíhači (mj. C/Cf K. Pošta) při ostrých střelbách na letišti Caen-Carpiquet. „Kačer s kyjem" na trupu je znakem escadrilly.

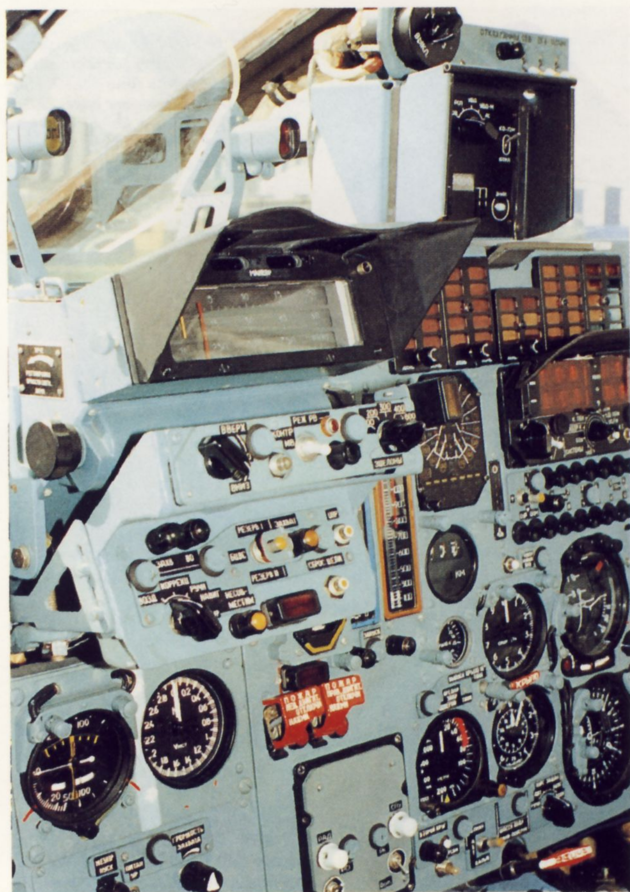


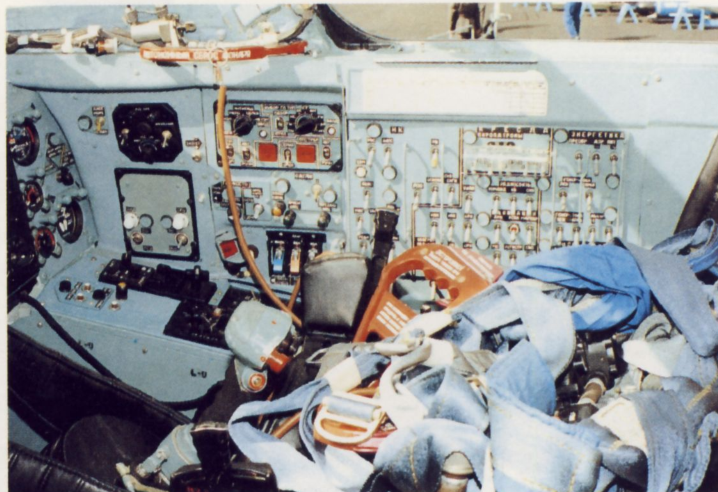
(17) Marcel Bloch MB-152C.1, No 311 (Y7 98), 1. escadrilla GC I/1, letiště Chantilly-les-Aigles, květen 1940. V zobrazené podobě na stroji létali i čs. příslušníci této jednotky.

Kresby: Vít Hugo Martínek



(18) *Sériový Su-24MR. Na fotografii je zřetelně vidět vypouklý kryt antény na hřbetním výměníku tepla. Bílý nátěr špičky daleko za hranici krytu radiolokátoru má zřejmě ztížit rozlišení letounu od stíhací bombardovací verze.*







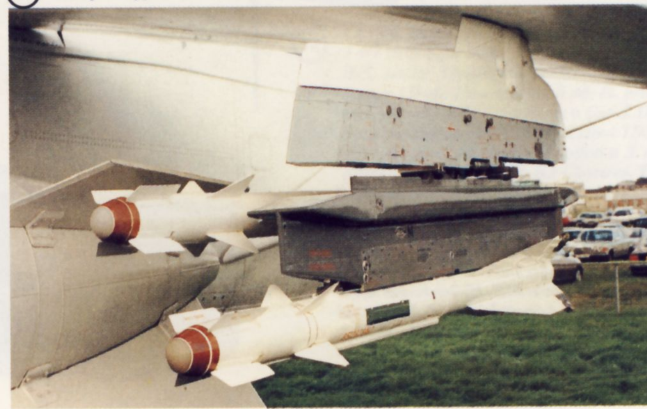
(19) *Pohledy na pracoviště operátora v prototypu Su-24MR.*

(foto: M. Mamula)

(20) *Kontejner pro radiační průzkum typu Efir na pravém podkřídlovém závěsníku.*



(21) *Zdvojené vypouštěcí zařízení pro střely R-60 pod levým křídlem letounu.*

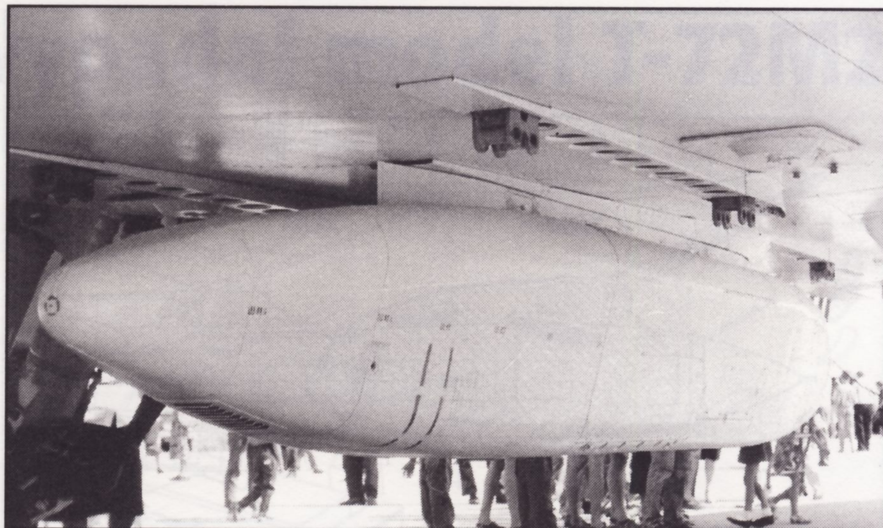


štítkem, značnou část přístrojové desky pak zabírají ovládací prvky průzkumného vybavení. Určité změny doznal i pravý boční pultík a pravý bok pilotní kabiny. Su-24MR nenosí ofenzivní výzbroj a také jim chybí vestavěný kanón, který uvolnil prostor speciálnímu vybavení. Vedle průzkumných kontejnerů mezi používané podvěsy patří přídavné palivové nádrže (PPN) typu PTB-3000 o objemu 3000 litrů podvěšované na vnitřní křídlové závěsníky a zdvojené vypouštěcí zařízení P-62-2 pro protiletadlové řízené střely (PLŘS) R-60 nebo R-60M (tyto PLŘS patří mezi standardní obrannou výzbroj sovětských stíhacích bombardérů) podvěšované na levý vnější křídlový závěsník.

Pro průnikové akce životně důležité systémy vlastní ochrany stejně jako u Su-24M zahrnují radiolokační výstražný přijímač SPO-15S Berjoza, infračervený výstražný přijímač MAK (někdy je nazýván LO-82) v polokulovém krytu na hřbetě trupu (MAK poskytuje varování v případě odpálení nepřátelských PLŘS), výmetnice klamných cílů APP-50 a aktivní rušící systém SPS-161 (SPS - samoljotnaja stancija poměch), jehož antény můžeme nalézt na svislé ocasní ploše a zřejmě také v tělese na spodku trupu mezi výstupními tryskami.

Sériové Su-24MR byly do výzbroje přijaty v roce 1983. Celkový počet Su-24MR a MP (speciální varianta pro vedení radioelektronického boje - REB) zařazených do výzbroje pozemního i námořního letectva bývalého SSSR údajně dosáhl 130 kusů, přičemž strojů Su-24MP mělo být vyrobeno pouze okolo 20 kusů.

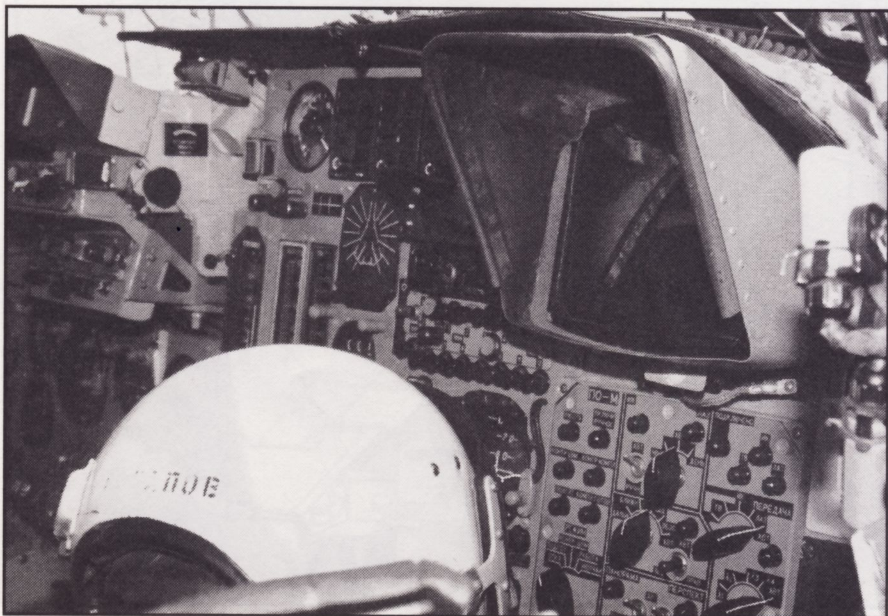
Su-24MR byly rozmístěny v pohraničních oblastech SSSR a v druhé polovině osmdesátých a počátkem 90. let také na území dřívější NDR a Polska. Dnes se stroje Su-24MR nacházejí ve výzbroji nástupnických států SSSR, potvrzeno je jejich zařazení do letectev Ruska a Ukrajiny. Ze sestavy sovětského letectva vyplývá, že mezi jednotky používající Su-24MR mohly náležet 48. průzkumný letecký pluk (pzlp) v ukrajinské Kolomyji patřící k 14. letecké armádě (LA), 882. pzlp patřící tbiliské 34. LA, 886. pzlp (15. LA, Riga) v litevském Jěkabpilsu, 511. pzlp v Bujaliku patřící do sestavy vinické 24. LA, 10. pzlp (26. LA) v běloruském Šušinu a 164. pzlp (4. LA) umístěný v polském Brzegu. Další stroje zřejmě využívala 30. LA mající velitelství v sibiřském Irkutsku. 12 Su-24MR bylo také zařazeno do sestavy námořnického letectva baltické floty. Nejblíže oblasti plánovaného nasazení pak byly Su-24MR zařazené do sestavy 11. „Vitebského" pzlp umístěného na německé základně Welzov nedaleko německo-polských hranic. Tento pluk se na Su-24MR přezbrojil v roce 1986 ze strojů Jak-28R a kromě dvou letek průzkumných Suchojů údajně operoval i s jednou letkou rušících Su-24MP. V Německu vedle Su-24MR léta-



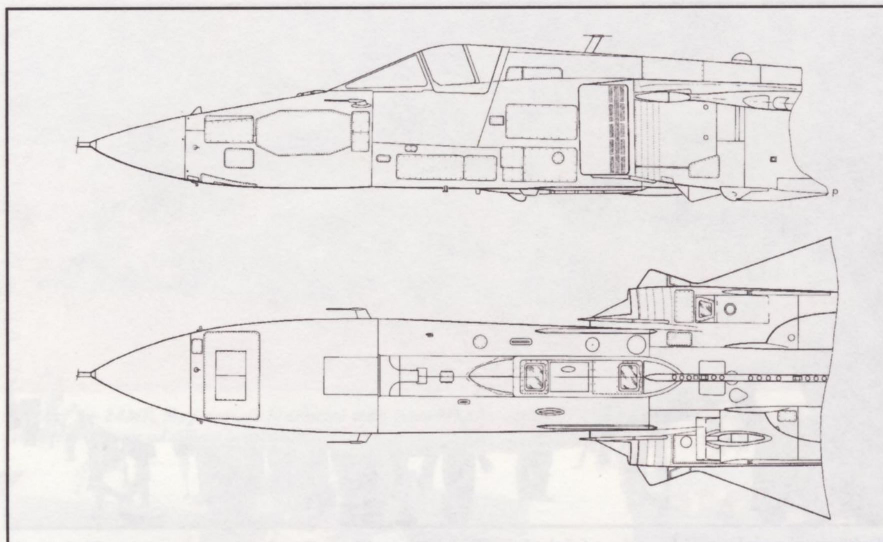
Podtrupový průzkumný kontejner (zřejmě typ Tangaž) v pohledu zezadu. Za pozornost stojí závěsná kování pravého podtrupového závěsníku.
Underfuselage recce pod (probably of Tangash type) from the aft. Note the mountings for right underfuselage pylon.

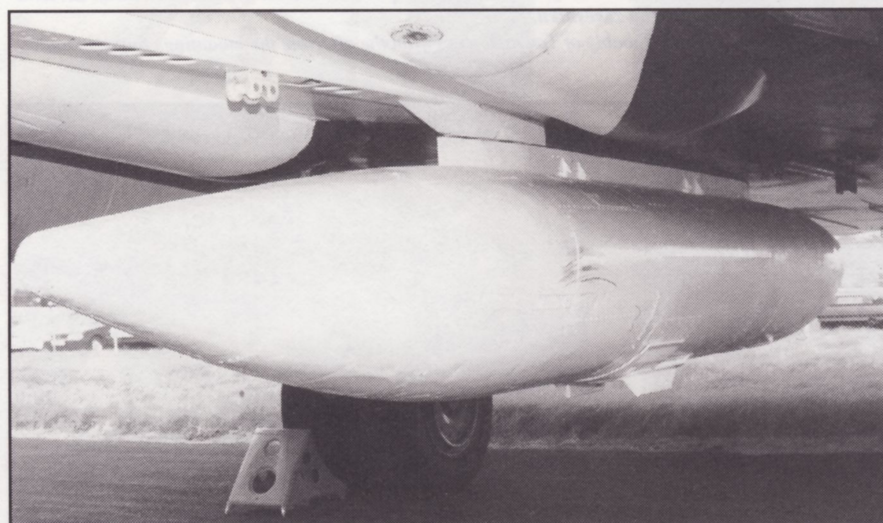


Pohled na průzkumný kontejner zavěšený pod trupem (zřejmě se jedná o typ Tangaž).
Recce pod (probably of Tangash type) under the centre fuselage.

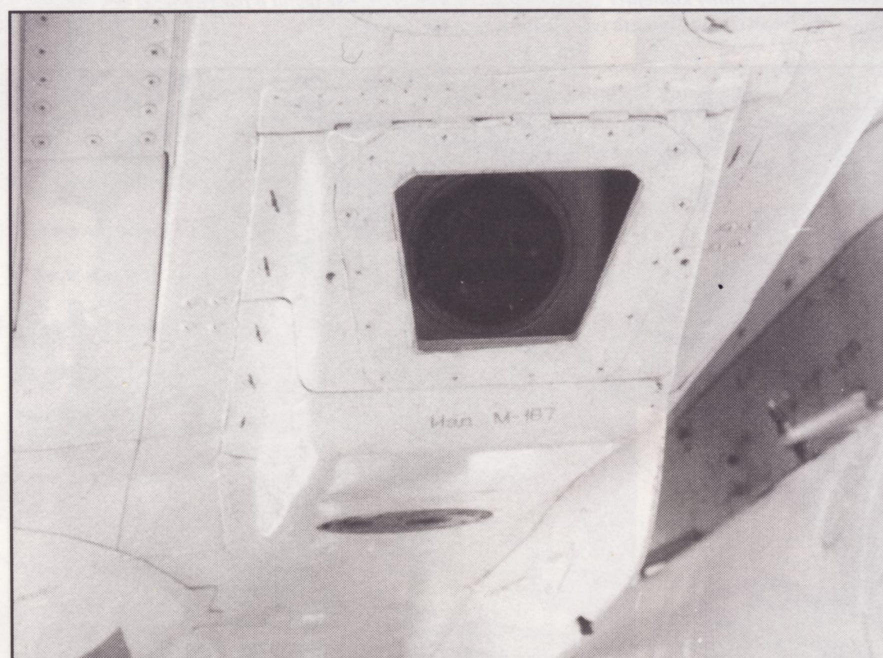


Pracoviště operátora s obrazovkou opatřenou stínítkem v sériovém letounu.
Right cockpit instrument panel of series production aircraft with recce system controls and displays.





Průzkumný kontejner (zřejmě typ Špil) pod trupem letounu.
Recce pod (probably of Shpil type) under the fuselage.



Detail umístění fotokamery pod levým vstupem vzduchu.
Film camera housing under port air inlet.

ly i k průzkumným akcím vyčleněné Su-17M3, welzovské Su-24MR dokonce určitou dobu sdílely letiště s průzkumnými verzemi MiGu 25.
Přesto, že Su-24MR již nepatří mezi nejnovější letouny, široké možnosti jejich vybavení a vysoké letové výkony jej stále řadí ke špičce v dané kategorii. Jak svědčí vystavení letounu na několika aerosalonech, je Su-24MR také aktivně nabízen na export, takže se v budoucnosti možná dočkáme jeho dalších uživatelů.

Hlavní takticko-technická data Su-24MR

Rozměry (m)	
Rozpětí křídla:	
a) úhel šípu 16°	17,638
b) úhel šípu 69°	10,366
Celková délka	24,53
Celková výška	6,193
Rozpětí VOP	8,4
Rozchod podvozku	3,310
Rozvor podvozku	8,510
Plochy (m^2)	
Plocha křídla (m^2):	
a) úhel šípu 16°	55,168
b) úhel šípu 69°	51,024
Hmotnosti (kg)	
Max. vzletová	39 700
Norm. vzletová	33 325
Mezní přistávací	28 000
Max. přistávací	26 000
Norm. přistávací	25 035
Max. vnitřního paliva	9 594
Údaje o pohonných jednotkách	
Počet	2
Typ	AL-21F3A
Výrobce	NPO Saturn
Max. statický tah (kN):	
a) s příd. spalováním	109,83
b) na max. režimu	76,49
Letové výkony	
Max. Machovo číslo	1,35
Max. rychlost vodorov. letu ve výšce 200 m (km/h):	
a) bez podvěsů km/h	1320
b) s podvěsy km/h	1200 [1]
Akční rádius (km):	
a) bez PPN	420 [1, 2]
b) s 2x PTB-3000	650 [2, 3]
Max. dolet (km)	
a) 2x PTB-300	2500
b) s 1 dopln. paliva za letu	4360
Max. provozní násobek přetížení	6,5
Délka rozjezdu (m)	1100 - 1200 [4]
Délka dojezdu (m)	1000 - 1100 [5]

Vysvětlivky:
1) S kontejnery Špil-2M, Efir-1M a 2x PLŘS R-60
2) S odpálením raket v polovině letu
3) Po spotřebování paliva jsou PPN odhozeny
4) Při normální vzletové hmotnosti
5) Při normální přistávací hmotnosti

Jak by asi vypadal model T-72M2

Ing. Jan Martinec

Budeme-li uvažovat o případné přestavbě stávajících modelů tanků typové řady T-72 na novou modifikaci T-72M2, tak jak byla popsaná v předcházejícím článku, je možnost si v měřítku 1/35 vybírat od několika výrobců. Neměl jsem příležitost posoudit provedení stavebnic od asijské firmy DRAGON DML, která „dvaasedmdesátky“ vyrábí v několika modifikacích (T-72 M2, T-72 G/M a T-72 M2W/ERA), a tak nabízím posouzení pro přestavbu modelu T-72M1 od japonského výrobce TAMIYA.

Jedná se o model katalogového čísla 160 s celým názvem Russian Army Tank T-72M1. V hradecké prodejně MPM je k sehnání za „pouhých“ 762,- Kč.

O kvalitě provedení stavebnice nehodlám diskutovat. Je to jeden ze špičkových modelů současné bojové techniky. Jediným, snad „vrozeným“ neduhem tohoto výrobce, i u této stavebnice, zůstávají pologumové pásy, které v závěrečném zreálnění a prověšování dají modelářům trochu zabrat.

Budu-li postupovat podle stavebního návodu, je dobré si říci, které stavební díly neupotřebíme a zůstanou „na sklad“.

Na vrchní straně čelního šikmého pancíře, před poklopem řidiče neumístíme „vlnolam“ (díl B26). Ostatní detaily na povrchu tohoto prostoru doplníme až po zafixování 32 destiček, které budou znázorňovat aktivní pancéřování. Zde je nutné se přidržet výkresu nebo fotografií, protože nejsou všechny destičky stejně velké.

Při práci se spodní stranou korby je výhodné, že výrobce dodal i upínací třmeny (A8) na přídavné nádrže a i samotné „barely“ (A26, 27,30,31). Sestava není kreslena na výkresové dokumentaci, ale z fotografií je patrné, že tyto komponenty skutečný T-72M2 obsahuje.

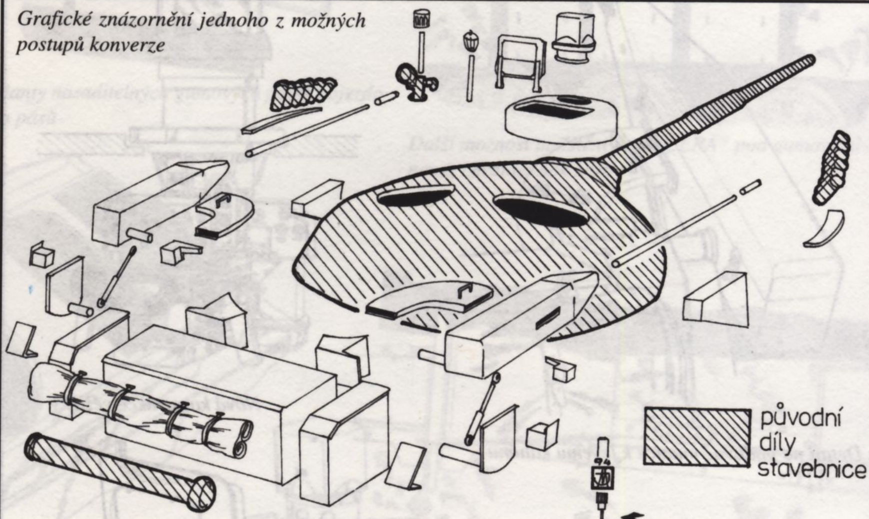
Při předělávání původních dílů velitelské věžičky na vrchní straně věže neupotřebíme nic. Díly (B53,54,58,60 a 61) se jistě hodí při stavbě dalších ruských bojových prostředků.

Jako základ pro vytvoření systému detekce a indikace (SDIO) se dá použít kombinovaný držák světlometu ze stavebnice (B68,80 a 81).

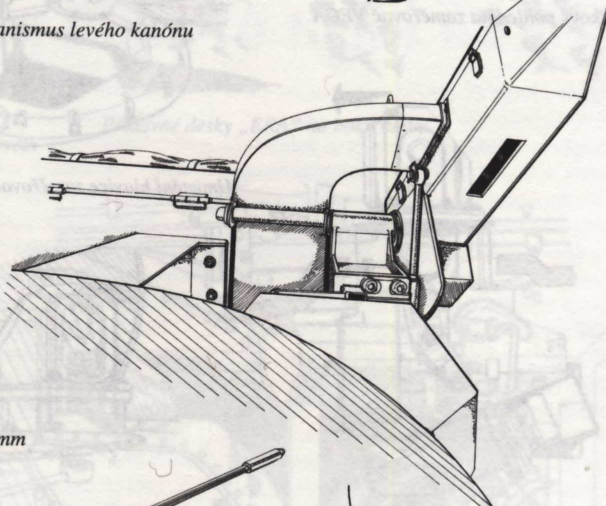
Samotné modelové zpracování povrchu věže je velice realistické. Co je však nutné upilovat, to jsou cloněné kabely elektrického ovládání zadýmovacích granátů. Tyto granáty (A2,3) početně i tvarově „sedí“ pro potřebu přestavby. K nim je však nutno dodělat nový kabelový rozvod podle dokumentace.

Složené pouzdro vzduchového komínku (B13, 21,22) se přesune na námi vymodelovaný zásobník munice pro dva kanony KAA, s tím, že držáky (2xA28) neupotřebíme.

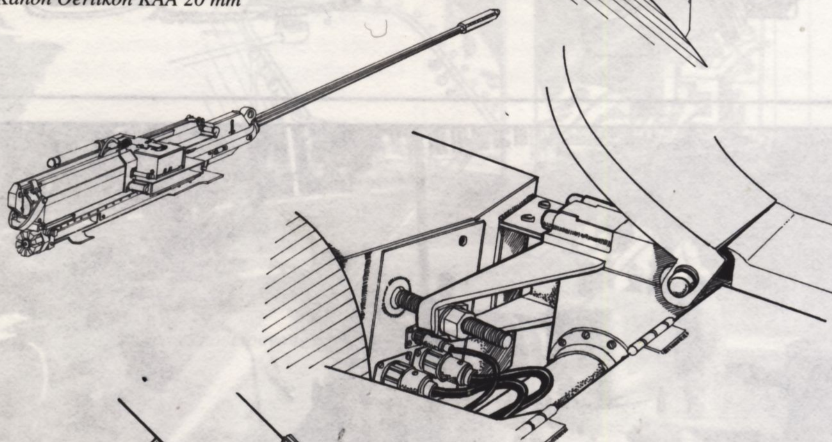
Grafické znázornění jednoho z možných postupů konverze



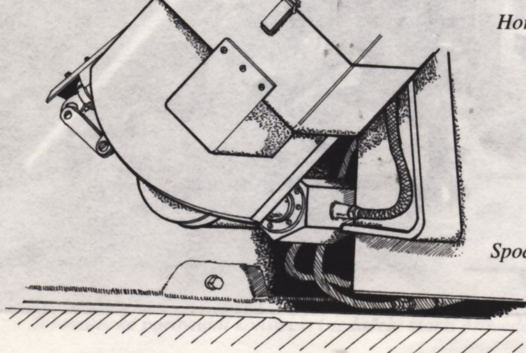
Čelní pohled na mechanismus levého kanónu



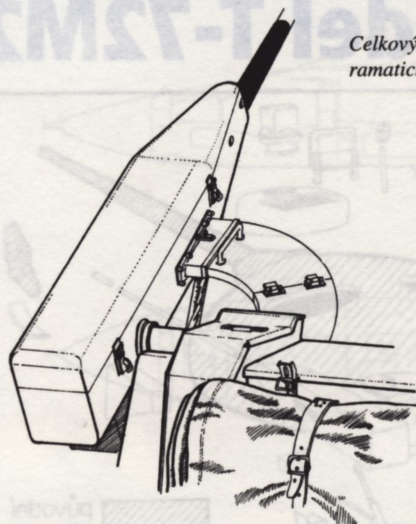
Kanón Oerlikon KAA 20 mm



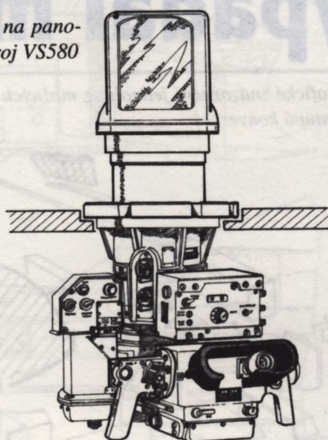
Horní uložení pravého kanónu



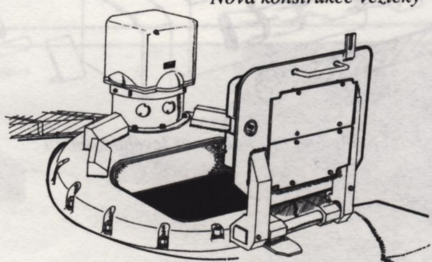
Spodní mechanika uložení levého kanónu



Detail na podavač munice k levému kanónu

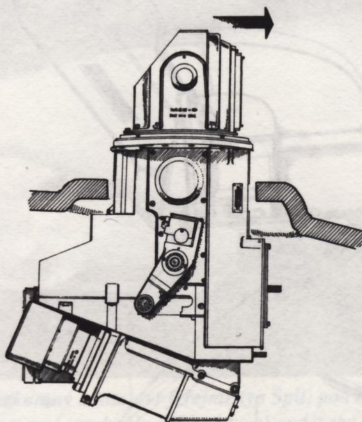


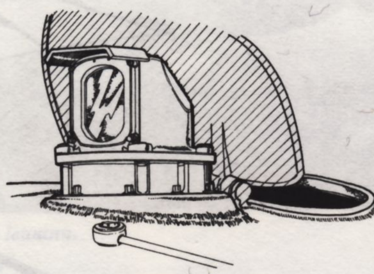
Celkový pohled na panoramatický přístroj VS580



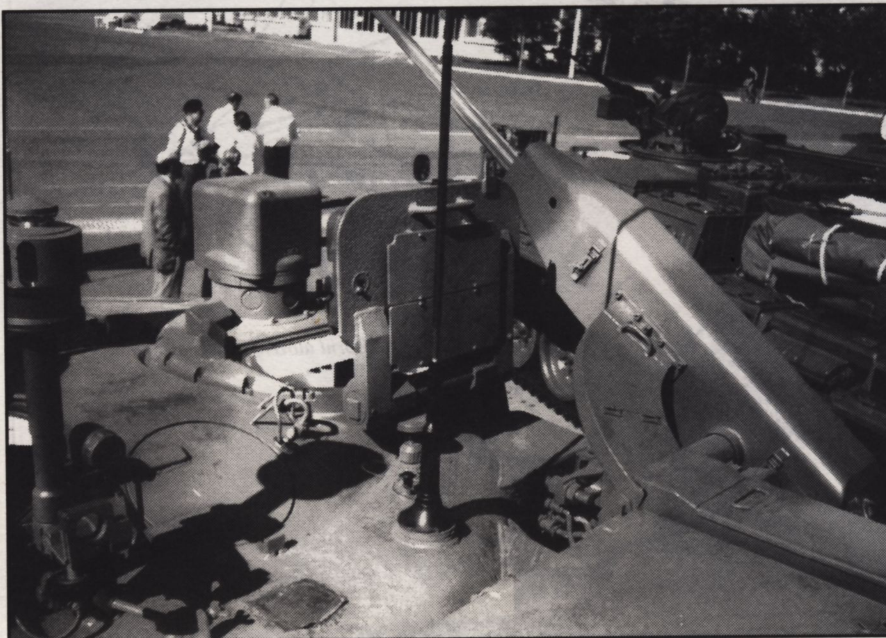
Nová konstrukce věžičky

Celkový pohled na zaměřovač VEGA





Umístění hlavice zaměřovače VEGA na stropu věže



Detail na strop věže tanku

Pro kompletní sestavu kulometu označovaného ve stavebnici NSVT 12,7 mm, schránku náhradních dílů (B32,33 a A9) a boční věžovou schránku (B30,31) si budeme muset najít jiné uplatnění.

Obdobný osud potká i poklop velitele (B51,52), držák a infrahled (B2,4,6,7) a schránky na munici do 12,7 mm kulometu (B77,78). Zařízení „Dozzler" spolu s držáky pro upevnění na věži bude také vypuštěno (B25,27,28 a 29).

Tak, to jsou věci, které ze stavebnice neupotřebíme. A nyní se zaměříme na nově vyrobené díly.

Základním krokem bude pravděpodobně kompletní zpracování obou kanónů, včetně jejich kapotáže, podavačů nábojů a mechaniky jejich uchycení. Samotná schránka na 20 mm náboje nebude pracnou záležitostí díky svému „hranatému" tvaru. Pracnější bude vytvoření nové velitelské věžičky společně se zaměřovačem VS580. Potom již jen zbývá „maličkost", 37 destiček přídavného pancéřování různých velikostí a tvarů. Zadýmovací granáty umístíme na nové pozice, vzduchový komínek přiděláme k zadní schránce na munici, dotvoříme „igelitovou" plachtu a věž je téměř hotová.

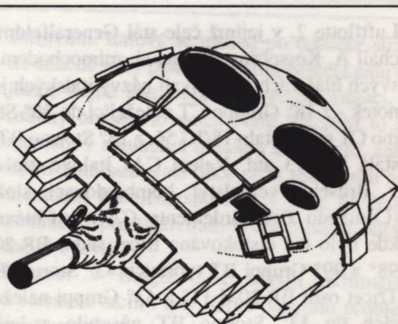
Podvozková skupina je v podstatě bez větších zásahů, kromě již uvedeného čelního pancéřování. Na modelu je velice realisticky provedeno naznačení gumových bočních clon, ale kdo bude chtít, může i zde provést úpravy.

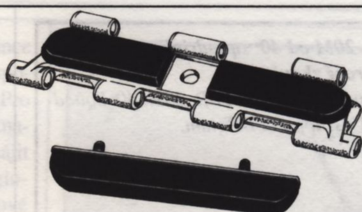
Samotnou kapitolou je kamufládní zbarvení. Při posuzování jednotlivých barev jsem vycházel ze vzorkovníku firmy Humbrol. Tříbarevnou kamufláž bych tipoval na: zelená barva = č.102 Matt Army Green, písková = č.94 Matt Brown Yellow a konečně taková zvláštní zelenohnědá = č.72 Matt Khaki Drill, ale o stupeň světlejší. Je to inviduální názor, na který může mít každý z modelářů svůj pohled, protože barvocit očí každého z nás je odlišný. V to se také počítá vyjadřovací schopnost „správně" popsat tu barvu, kterou vidí.

Po nabarvení modelu jsme v podstatě ukončili celou přestavbu. Tank, který byl vystaven na IDET 94, nenesl žádné označení kromě dvou znaků slovenské armády na obou bocích věže, a ty ještě byly na přídavném pancéřování. Hovořit o patině a ušpinění nepřichází do úvahy. Tank byl „naleštěn" včetně pásů a jediné známky provozu zde zanechali návštěvníci, kteří se po prostředku pohybovali.

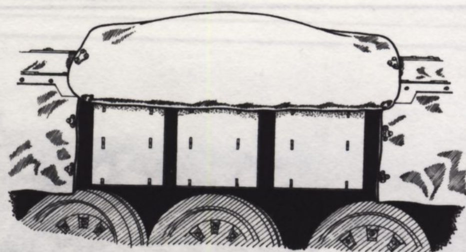
Pro větší představivost připojuji ještě pohled na jednotlivé uvažované kroky přestavby.

Závěrem chci ubezpečit všechny modeláře, kteří uvažují o této přestavbě, že si nečiním sebemenší nárok na „jedinou správnou cestu předloženého řešení". Svým snažením jsem chtěl jenom poukázat na to, že by to nemusel být špatný model.

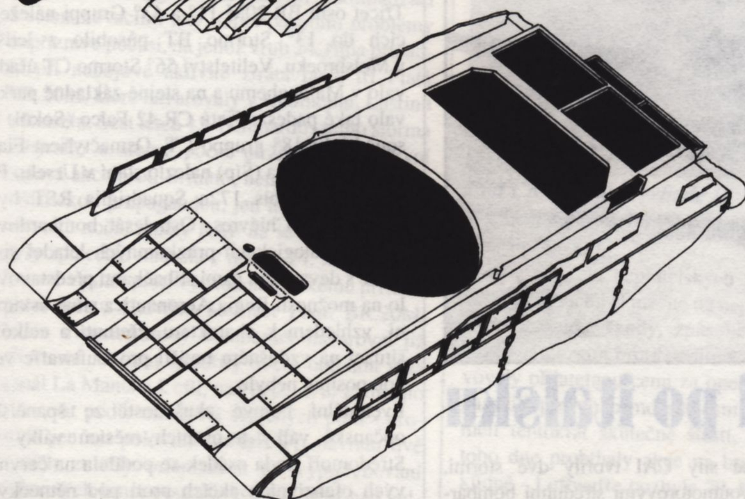




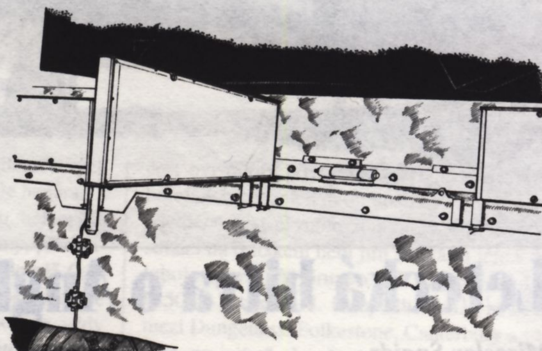
Varianty nasaditelných gumových patek pojezdových pásů



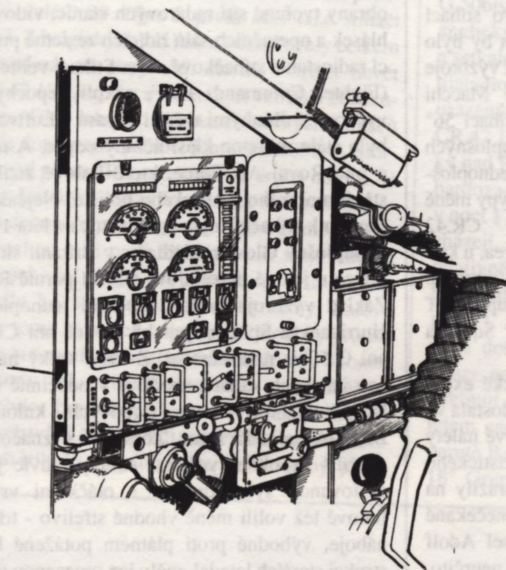
Další možnost umístění desek „ERA" pod gumovými clonami, chránící bok korby



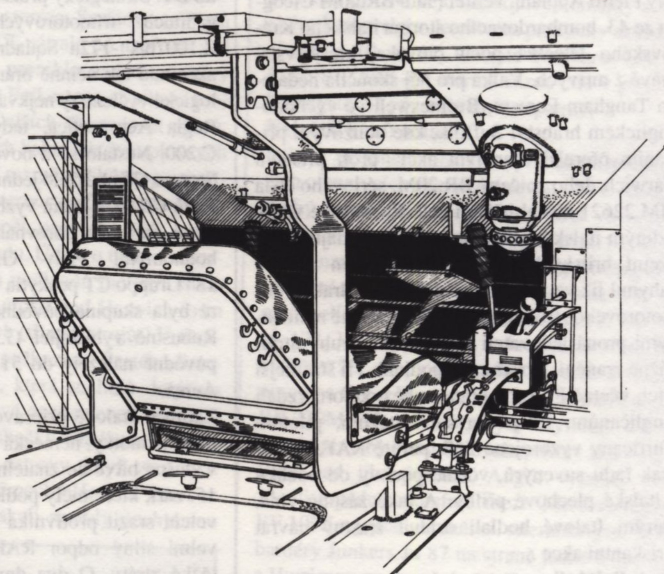
Schematické znázornění rozmístění přídavného aktivního pancéřování na strojovém spodku a věži T-72M2 MODERNA



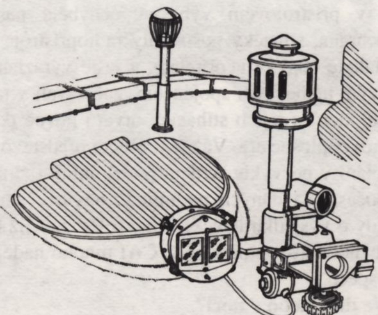
Přídavné desky „ERA" na boku tanku



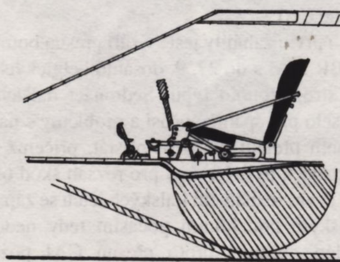
Ovládací panel řidiče s novým sdruženým přístrojem

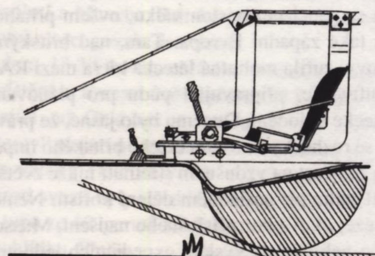


Nově koncipované uchycení sedačky řidiče



Detekční zařízení SDIO za poklopem střelce





Schematické porovnání konstrukcí sedaček: starší provedení (vlevo), novější provedení (vpravo)



Fiat BR. 20M od 40ª squadriglie, 11°gruppo při motorové zkoušce.
Engine run up of the Fiat BR. 20M, 40ª Squadriglia, 11°Gruppo in Belgium.

Letecká bitva o Anglii po italsku

Miroslav Šnajdr

Odpoledne 11. listopadu 1940 měl dvaadvacetiletý Pietro Appiani, velitel Fiatu BR.20M Cicogna ze 43. bombardovacího storma italského Královského letectva pocit člověka, který vstal právě z mrtvých. Válka pro něj skončila nedaleko Tangham Forestu, Bromeswell ve východoanglickém hrabství Suffolk, kde nouzovým přistáním přerušil ofenzivní akci proti přístavu Harwich. Jeho zničený BR.20M, sériového čísla MM.22621 zůstal během celé II. světové války jediným italským bombardérem dopadajícím na území britských ostrovů. Jeden člen osádky zahynul již ve vzduchu, v době, kdy drak dvoumotorového stroje rvaly střely vypálené nelítostnými pronásledovateli z řad RAF. Druhý utržil vážné zranění, jemuž záhy podlehl. Tři šťastnější letci, včetně P. Appianiho, se bez odporu vzdali Angličanům. Přispěchavším vítězům, pilotům Hurricany vyzbrojené 257. perutě RAF, nabídl vrak řadu suvenýrů, včetně pochvy od bodáku a italské plechové přilby. A také zásobu vína, kterým Italové hodlali oslavit šťastný návrat z riskantní akce ...

Proti Británii

V létě 1940 bojovaly ozbrojené síly Mussoliniho Itálie s Velkou Británií na vodách Středozemního moře, na severoafrickém pouštním bojišti a ve východní Africe. Fašistického diktátora, snažícího se vést paralelní, na silnějším německém spojenci nezávislou válku, ovšem přitahovala také západní Evropa. Tam, nad britskými ostrovy, zuřila mohutná letecká bitva mezi RAF a Luftwaffe, připravující půdu pro plánované německé vylodění. Ducemu bylo jasné, že právě tam se rozhoduje o osudu celého britského impéria a že účast na vzdušném střetnutí může zvětšit podíl Itálie při následném dělení kořisti. Němci posléze, i když bez příslušného nadšení, Mussoliniho nabídku na vyslání expedičních jednotek Regia Aeronautica přijali a 10. září byl ze sil la Squadra Aerea vytvořen Corpo Aereo Italiano (CAI), čili italský letecký sbor určený pro operace nad Anglií.

Základ úderné síly CAI tvořily dvě stormi, vyzbrojené dvoumotorovými středními bombardéry Fiat BR.20M Cicogna (Čáp) - 13° a 43° Stormi BT. Strategický průzkum byl svěřen letce elegantních třímotorových bombardérů Cant Z.1007bis -172a Squadriglia RST. Pro stíhací akce nad tak účinně bráněným územím by bylo logické vyčlenit ty nejkvalitnější stroje z výzbroje Regia Aeronautica, tedy jednoplošné Macchi C.200. Nestalo se a nově vytvořené stíhací 56° Stormo CT obdrželo jednu skupinu dvouplošných Fiatů CR.42 a jednu vyzbrojenou sice jednoplošnými, ale i tak v porovnání s britskými typy méně hodnotnými Fiaty G.50bis. Fiaty CR.42 18° Gruppo CT poskytla 1ª Squadra Aerea, u které byla skupina původně podřízena 3. stormu. Robustně vyhlížející G.50bis 20° Gruppo CT původně náležely do 51. storma ze 3ª Squadra Aerea.

Zatímco Italové připravovali své letecké expediční jednotky, německá Luftwaffe se dostala ve vzdušné bitvě do znatelné krize. Masové nálety 15. září, které měly podle představ nacistického velení srazit protivníka na kolena, narazily na velmi silný odpor RAF a přinesly nečekaně těžké ztráty. O dva dny později musel Adolf Hitler odložit invazi do Anglie na neurčito. Denní fáze do té doby nevídané letecké bitvy pomalu končila a Luftwaffe stále více přecházela na noční bombardovací operace. A v tomto období začaly na belgická letiště přelétat z Itálie stroje CAI.

Jako první zahájily ještě v září přesun bombardéry BR.20M a do 27. 9. dosáhlo belgických letišť 63 strojů tohoto typu. Sedmnáct dalších však muselo pro špatné počasí a problémy s navigací během přeletu nouzově přistát, přičemž v pěti případech byly letouny pro rozsah škod odepsány. První seznámení italských letců se západoevropským podzimním počasím tedy nedopadlo nejlépe. Velení proto přesun CAI pozdrželo a přelety obnovilo v říjnu, po vyčasení. Stíhací piloti vzlétli k přesunu ze severní Itálie do Belgie 17. října. Dvacátého druhého října již byl CAI kompletně umístěn v Belgii, kde podléhal Luftflotte 2, v jejímž čele stál Generalfeldmarchall A. Kesselring. Němci si mimochodem ve svých hlášeních upravovali názvy italských jednotek - z 18° Gruppo CT náležející do 56° Stormo CT se tak stalo 18/JG 56, z 13° Stormo BT se stala KG 13 atd. Velení CAI Italové umístili v Bruselu, velitelství bombardovací složky (Comando Bombardemento CAI) v Chiévres, kde bylo též dislokováno třicet sedm BR.20M 98° a 99° Gruppi BT tvořících 43° Stormo BT. Třicet osm BR.20M 11° a 43° Gruppi náležejících do 13° Stormo BT působilo z letiště v Melsbroeku. Velitelství 56° Stormo CT úřadovalo v Maldeghemu a na stejné základně parkovalo také padesát Fiatů CR.42 Falco (Sokol) tří squadriglií 18° gruppo CT. Osmačtyřicet Fiatů G.50bis Freccia (Šíp) nalezlo stání v Urselu. Pět strojů Z.1007bis 172a Squadriglia RST bylo umístěno v Chiévres. Osmdesát bombardovacích a strategických průzkumných letadel společně s devadesáti osmi stíhačkami představovalo na možnosti Regia Aeronautica silné uskupení, vzhledem k charakteru střetnutí a celkové situaci na vzdušném bojišti pro Luftwaffe velkou posilou nebylo.

Eventuální bojové zkušenosti ze španělské občanské války a prvních měsíců války ve Středomoří (řada osádek se podílela na červnových ofenzívních akcích proti pod německým náporem zmírající Francii) nebyly italským letcům mnoho platné. Zde měli pronikat do kotle perfektně organizovaného systému protivzdušné obrany tvořené sítí radarových stanic, vidových hlásek a operačních sálů řídících ze země pomocí radiostanic stíhačkové akce. Stíhací velitelství (Fighter Command) RAF, ačkoli nepochybně vyčerpané dlouhými měsíci zápasu s Luftwaffe, bylo stále schopno klást účinný odpor. A nešlo o ono Royal Air Force, které Italové znali ze středomořského a afrického bojiště! Nejčastější protivník stíhačů Regia Aeronautica z léta 1940, dvouplošný Gloster Gladiator v Británii sloužil pouze u jediné prvoliniové stíhací perutě RAF. Základ výzbroje tvořily moderní jednoplošné Hurricany a Spitfiry, jejichž úrovně ani CR.42 ani G.50bis nedosahoval. Zvláště velký handicap italských stíhačů spočíval v neúčinné strelecké výzbroji dvou trupových kulometů BREDA-Safat 12,7 mm. Zbraně se vyznačovaly nepříliš vysokou rychlostí střelby, navíc ještě snižovanou synchronizací s otáčkami vrtule. Italové též volili méně vhodné střelivo - trhavé náboje, výhodné proti plátnem potažené konstrukci starších letadel, měly jen omezenou účinnost proti moderním celokovovým strojům. Jejich letouny, stíhací i bombardovací, vesměs zaostávaly za západoevropským standardem i v přístrojovém vybavení, chyběla pasivní ochrana, stíhačky postrádaly radiopřístroje atd. Italové také za nepřítelem, a ještě výrazněji za svým německým spojencem, zaostávali v taktice, která u jejich stíhacích útvarů pevně tkvěla v dvouplošné éře. Vážný problém představovalo létání v nezvykle tvrdém podzimním a zimním počasí. Za daných podmínek, navíc v situaci, kdy o výsledku letecké bitvy o Británii již bylo rozhodnuto, neměly akce CAI mnoho nadějí na úspěch.

Ve dne, nebo v noci?

Corpo Aereo Italiano samozřejmě nepředstavoval tak silné bojové uskupení, aby mohl provádět samostatnou ofenzivní kampaň proti britským

ostrovům. Italové se museli po taktické stránce do značné míry podřídit svému německému spojenci, stejně jako celkové vzdušné situaci. Pro osádky bombardovacích Fiatů BR.20M to znamenalo, v souladu s trendem Luftwaffe, zahájit noční bombardovací akce proti ostrovním aglomeracím. Problém spočíval v tom, že Italové postrádali pro takovouto noční činnost odpovídající výcvik.

Činnost v Belgii CAI zahájil aklimatizací a seznamovacími lety. Opět působilo problémy nepříznivé počasí, na jehož vrub 24. října připadla při nebojové aktivitě ztráta hned tří Fiatů BR.20M, které havarovaly v Houthemu, Lustinu a Reiselu. Šest letců 13. bombardovacího storma zahynulo a stejný počet utržil zranění. První bojová akce proti Británii, netrpělivě očekávaná fašistickou propagandou, jen hořící sdělit občanům, že noční nálety RAF na severoitalské cíle byly zplaceny, nadešla v noci z 24. na 25. října. Italové vyslali proti východoanglickému přístavnímu městu Harwich šestnáct Fiatů BR.20M. Jeden dvoumotorový bombardér havaroval již při startu. Ostatní zamířily noční oblohou přes kanál La Manche k cíli, nad nějž - a to je možno usuzovat podle množství svržených pum - pronikla jen asi polovina osádek. Při návratu dvě z nich ztratily orientaci a po vypotřebování pohonných hmot opustily své BR.20M nad belgickým pobřežím za pomoci padáků. Efekt náletu byl pranepatrný.

Po více než týdenní aklimatizaci na novém působišti vzlétli 29. října k první akci také stíhači CAI. Z belgických základen odstartovaly celkem sedmdesát tři stroje 56. storma - třicet devět CR.42 18. skupiny a třicet čtyři G.50bis 20. skupiny. Oku lahodící formace italských stíhačů měla doprovodit patnáct Fiatů BR.20M 43. storma nad přístav Ramsgate. Hned druhý nálet CAI proti britským ostrovům se tedy měl stát zkouškou denní ofenzivní operace. Šlo o poměrně jednoduchou misi proti blízkému cíli situovanému ve východní Anglii, na pobřeží nejužšího místa kanálu La Manche u Doverské úžiny. Italové díky tomu nemuseli pronikat do hloubky protivníkova území, mimochodem bráněnému v tomto prostoru 11. stíhací skupinou - nejsilnějším a nejvíce bojově vytíženým svazkem stíhacího velitelství RAF. Snížili tak riziko zásahu britských stíhačů a zkrátili dobu, po kterou byl jejich



Fiat CR. 42 Falco velitele 18° Grupp CT.
The commanders Fiat CR. 42 Falco 18° Gruppo CT.

svaz v dostřelu nepřátelských protiletadlových děl. Ve vzduchu skutečně na nepřítele nenarazili a pouze lehké škody, způsobené u některých strojů explozemi protiletadlové obrany, představovaly přijatelnou cenu za operaci, do níž CAI nasadili plných osmdesát osm letadel. Italové měli tentokrát skutečně štěstí, neboť ne vždy toho dne probíhaly akce na britském nebi tak klidně - Luftwaffe pozbyla 29. října dvacet šest strojů různých typů a RAF deset stíhaček.

Prvního listopadu provedlo samostatné ofenzivní operace 56. stíhací stormo. Šestadvacet Fiatů G.50bis 20° Gruppo CT pátralo po nepříteli nad anglickým pobřežím, proniklo nad Canterbury a setkalo se v prostoru Folkestone se silnou protiletadlovou palbou. Dalších třicet devět pilotů, usazených v otevřených kabinách dvouplošných CR.42 18° Gruppo CT marně vyhlíželo protivníky nad Ramsgate, Canterbury a Doverem. Bombardovací BR.20M opět pronikly nad Anglii v noci z 5. na 6. listopadu. Údaje o náletu se rozcházejí, podle různých podkladů měl být cílem relativně neúspěšného útoku buď Harwich (osm bombardérů), či Ipswich (třináct strojů 13° Stormo BT, z nichž jeden poškozen). Šestého listopadu došlo k události, která se Italů dotýkala pouze nepřímo - Britové zaznamenali poslední střetnutí dvouplošné stíhačky Gladiator s nepřítelem nad mateřskými ostrovy, když stroj 247. perutě RAF poškodil německý He 111. Letci ze 18° Gruppo CT tak získali navždy pochybnou čest být piloty posledních aktivně nad Británií bojujících stíhacích dvouplošníků!

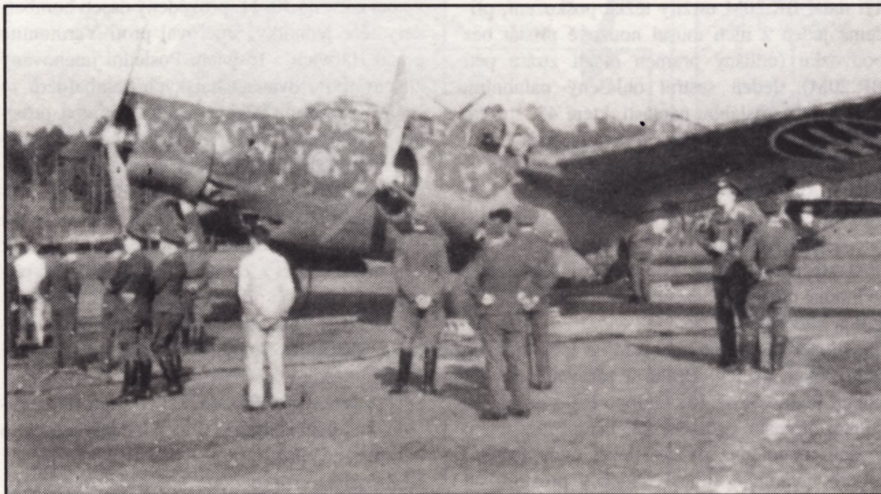
Nicméně čest prvního souboje s nepřátelskými stíhači na britském nebi jim uchvátili jejich spolubojovníci z 20° Gruppo CT. Dvacet dva Fiaty G.50bis provedly 8. listopadu ofenzivní hlídku mezi Dungeness, Folkestone, Canterbury a Margate, po jejímž ukončení piloti ohlásili střetnutí se čtyřmi stíhačkami RAF. Tím ovšem pro letce z 20. skupiny, ačkoliv setrvali v Belgii ze všech příslušníků CAI nejdéle, bojové kontakty s britským Královským letectvem prakticky skončily. V noci z 10. na 11. listopad bombardovalo pět Fiatů BR.20M 43. storma různé cíle v prostoru Ramsgate. Škody byly opět nepatrné.

Největší konfrontace

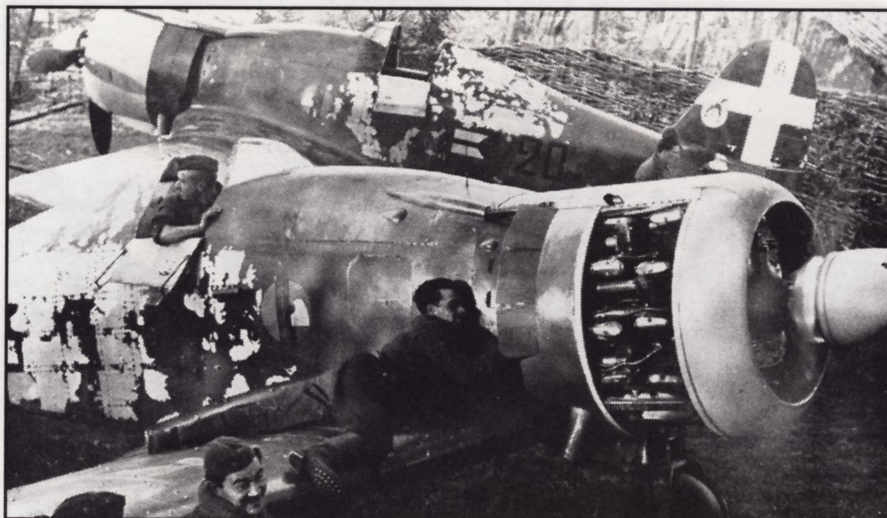
Italové uklidněni hladkým průběhem předchozích ofenzivních akcí naplánovali na 11. listopad druhý denní nálet bombardérů CAI ve velkém stylu. Od ranních hodin se připravovali na operaci č. 8 nazvanou „Cinzano". Měla proběhnout ve spolupráci s Luftwaffe, hodlající atakovat námořní cíle v ústí Temže. Zatímco pět Z.1007bis ze 172. letky mělo pod ochranou dvaceti čtyř G.50bis 20. skupiny v rámci diverze svrhnout pumy na Great Yarmouth, hlavní formace deseti BR.230M 43 storma krytá čtyřiceti CR.42 18. skupiny by bombardovala přístav Harwich.

Boje nad jihovýchodní Anglií vypukly ráno 11. listopadu utkáními mezi Messerschmitty BF 109E a jejich chráněnci, střemhlavými bombardéry Junkers Ju 87 na straně jedné a Spitfiry a Hurricany na straně druhé. Za cenu ztráty dvou Stuk a několika stíhaček Němci poškodili tři lodě. O dvě hodiny později přišla řada na Italy. Deset Fiatů BR.20M, po pěti z 242[a] a 243[a] Squadriglie, letících v šípové formaci chráněné čtyřiceti CR.42. dunělo nad nepřátelskou stranu kanálu La Manche. Britská protivzdušná obrana tentokrát reagovala perfektně.

Kolem 13.30 hodin ohlásila radarová stanice umístěná v Essexu dvě nepřátelské formace přilétající od Chiévres a směřující nad konvoji „Booty" plující u Harwichu. Po vyhlášení poplachu vzlétly Hurricany 17. a 257. perutě RAF a proti svazu byly naváděny též stíhačky stejného typu ze 46. perutě RAF, provádějící konvojovou hlídku. Představovalo to zhruba třicet jednoplošných stíhaček ovládaných z velké části zkušenými piloty, mezi nimiž bychom v sestavě 46. perutě našli také Čechoslováka P/O Mrázka, jehož skóre měly v nadcházející bitvě zatížit dva sestřelené Fiaty CR.42. Nepředbíhejme však.



Jeden z pěti Cantů Z. 1007bis monoderiva 172[a] squadriglie R.S.T.
One of the five Cants Z. 1007bis monoderiva of the 172[a] Squadriglia R.S.T.


Fiaty G.50bis v péči mechaniků 20° Gruppo CT.
Mechanics of the 20° Gruppo CT are working on their Fiats G.50bis.

Boj vypukl nad mořem téměř simultánním úderem dvou perutí Hurricanů ve výšce 3700 m letící šípovou formací italských bombardérů. Doprovodné Fiaty CR.42 reagovaly vzápětí a vzduch zaplnily bojující letouny. Stíhačky 257. a 46. perutě RAF pronikly k BR.20M bráněným zuřivou střelbou palubních střelců. Osádky bombardérů narychlo svrhly pumy a prchaly zpět ke spásnému pobřeží okupované západní Evropy. Ne všem se to podařilo. Piloti Fiatů CR.42 v zápase s rychlejšími Hurricany využívali skvělé obratnosti svých strojů. Dařilo se jim to zejména při krkolomných akrobatických únikových manévrech, často budících v protivníkovi dojem neovladatelného pádu. Letci z 18. stíhací skupiny zápasili - jak po akci vypověděli - s protivníkem odhadnutým na dvacet pět Hurricanů a Spitfirů po dlouhých dvacet minut. Po utkání nárokovali sestřelení devíti Hurricanů jistě a čtyř pravděpodobně při ztrátě tří strojů. Dva stíhací CR.42 skončily na britském území. S Falcem sériového čísla MM.6976 (85-16) přistál po ztrátě orientace pilot z 85. letky Sergente Maggiore Antonio Lazzari kousek od železniční stanice v Cortonu. Urazil při tom podvozek a stroj dosti poškodil. Naopak Fiat CR.42 sériového čísla MM.5701 (95-13) ovládaný třiadvacetiletým pilotem Serg. Pietrem Salvatorim padl po nouzovém přistání na pláži u Orford Ness, přes to, že se stíhačka postavila na nos, Britům do rukou prakticky nepoškozen. Ital skončil válečnou kariéru v zajateckém táboře a jeho CR.42 opatřen britským sériovým číslem BT474 posloužil nepříteli při letových zkouškách. Nyní je ozdobou leteckého muzea v Hendonu.

Ačkoliv Italové ohlásili tak velký počet sestřelených Hurricanů, britské stíhací perutě ve skutečnosti ztráty vůbec neutržily! Hlavní podíl na rozbití a zahnání útočné formace CAI měly Hawker Hurricany 46. a 257. perutě RAF. Piloti z těchto útvarů nárokovali sestřelení devíti BR.20M a čtyř CR.42, pravděpodobné sestřelení tří CR.42 a poškození jednoho BR.20 a jednoho CR.42. Pouze dva Hurricany si z boje přinesly lehká poškození. F/Lt Blatchford vedle podílu na sestřelení jednoho BR.20 poškodil dvě italské stíhačky - jednu z nich zásahem vrtulí do horního křídla. Do závěrečné fáze bitvy přispěly také Spitfiry 41. perutě a Hurricany 249. perutě. Piloti těchto útvarů hlásili sestřelení jednoho Ju 86 - pravděpodobně šlo o BR.20, a jednoho plovákového Heinkelu He 59, jakož i poškození dvou CR.42.

Boj skončil ústupem Fiatů CR.42. Piloti nervózně sledovali ukazatele stavu pohonných hmot a toužebně vyhlíželi přátelský břeh Kanálu. Nedostatek LPH posléze donutil plných devatenáct z nich nouzově přistát mimo základnu. V tomto případě se ovšem koncepce dvouplošníku, díky ovladatelnosti v malých rychlostech a krátkému dojezdu, ukázala jako velmi výhodná. Jen deset CR.42 skončilo tento obtížný manévr poškozeno (dle jiného podkladu byla část Fiatů těžce poškozena či zničena). Velké obavy způsobené na mateřské základně 18. skupiny v Maldegenu návratem méně než poloviny vyslaných stíhaček se naštěstí ukázaly být předčasné. Posléze chyběli jen tři piloti, což z italského zorného úhlu při dosažených vítězstvích bylo únosné.

Faktem ovšem zůstává, že operace 11. listopadu skončila naprostou italskou porážkou. Ke ztrátám 18. skupiny je nutno přičíst tři nezvěstné bombardéry, z nichž jeden stíhán trojicí Hurricanů 46. perutě havaroval v nedaleko Tangham Forestu v Anglii a dva pohltil kanál La Manche. Tři další BR.20M utržily těžká poškození, přičemž jeden z nich musel nouzově přistát bez podvozku (odlišný pramen uvádí ztrátu pěti BR.20M). Jeden sestřel ohlášený palubními střelci byl jen slabou náplastí, které 43. stormo utržilo. Naopak diverzní výprava tvořená Canty Z.1007bis při jejich první a také poslední výpravě nad Anglii se bezpochybně vrátila beze ztrát, aniž se ve vzduchu střetla s odporem RAF. Nicméně trpké zkušenosti z 11. listopadu velení CAI stačily a italské bombardéry poté téměř výhradně přešly na bezpečnější noční akce.

Falca kontra Spitfiry

56. stíhací stormo pokračovalo ve sporadických ofenzívních akcích. Druhé a zároveň poslední utkání Fiatů CR.42 18° Gruppo CT s britskými stíhači přineslo vyčasení 23. listopadu. Velení vyslalo dopoledne dvacet devět dvouplošníků tohoto útvaru ke stíhací hlídce v prostoru od Margate do Dungeness. Zajišťovaly je dvacet čtyři G.50bis 20. skupiny pronikajících o něco hlouběji nad protivníkovo území. Náhoda tentokrát svedla italské piloty s ještě nebezpečnějšími protivníky, než jaké představovaly Hurricany, s výbornými Spitfiry 603. perutě, třetí nejúspěšnější jednotky stíhacího velitelství za období červen až listopad 1940. Britští piloti zpozorovali početnější formaci nepřítele odhadnutou na asi dvacet CR.42 nedaleko od Doveru a zezadu na ni bleskově zaútočili. Po boji nárokovali sedm jistých a čtyři pravděpodobné sestřely beze ztrát. Dva Italové byli sestřeleni a zahynuli a tři další - jeden z nich těžce raněn - nouzově přistáli ve Francii. (Dle odlišného podkladu Spitfiry vážně zasáhly tři Fiaty, jejichž piloti se pokusili nouzově přistát. Dvěma nepřálo štěstí a zahynuli ve vracích Falců. Zhruba deset dalších CR.42 utržilo poškození a tři piloti byli raněni). Boj tedy skončil další drtivou porážkou italských stíhačů. Oficiální výsledky střetnutí prezentované fašisty ovšem vyhlížely poněkud jinak - piloti 18. skupiny sestřelili pět Spitfirů jistě a dva pravděpodobně při ztrátě pouhých dvou Fiatů! Hlídka jejich kolegů z 20. skupiny proběhla značně klidněji, Italové sice pozorovali formaci britských stíhacích letadel, ale do boje s nimi nezasáhli. Bez střetnutí s nepřátelským letectvem skončily také ofenzivní akce stíhačů CAI 25. a 28. listopadu. První, na které se podílelo dvacet pět CR.42, zmařilo v prostoru Eastchurchu nepříznivé počasí. Do druhé nasadili Italové dvacet tři G.50bis krytých malou skupinou Messerschmittů BF 109E a dvacet čtyři CR.42. Bez zpozorování nepřítele pronikli nad Ashford, Maidstone a Dungeness.

Osádky Fiatů BR.20M pokračovaly v sérii nočních náletů na východoanglická města. Zápolily přitom spíše s nepřízní počasí, nedostatečným přístrojovým vybavením svých strojů a špatným nočním navigačním výcvikem, než s nepřátelskou protivzdušnou obranou, která prozatím nedosahovala v boji s nočními útočníky nijak výrazných výsledků. V noci ze 17. na 18. listopad představoval cíl pro šest osádek 43. storma přístav Harwich. K pokusu o výjimečnou akci došlo 20. listopadu, kdy byl jeden BR.20M ze 13. storma vyslán pod ochranou špatného počasí k dopolednímu náletu na Norwich. Italové však nad cíl nepronikli. Noční akce téhož dne směřovala nad Harwich a Ipswich. V noci z 27. na 28. listopad atakovalo šest BR.20M 13. storma opět Ipswich, zatímco poslední listopadový úder, v noci z 29. na 30. 11. provedený deseti bombardéry téže jednotky, směřoval proti Yarmouthu a nad Harwich a Ipswich. Poslední jmenovaný cíl navštívilo dvanáct italských bombardérů ze stavu 13° Storma BT opět v noci z 5. na 6. prosinec. Noční nálet z 13. na 14. prosinec, provedený sedmnácti BR.20M, obou storm, činí zajímavější poškození jednoho z útočníků nad Harwichem britskou protiletadlovou palbou. Jeden z šesti italských bombardérů 13. a 43 stormy vyslaných v noci z 21. na 22. prosinec proti přístavu Harwich, si přinesl bojové poškození, přisuzované pro změnu zásahu britské noční stíhačky. Naposledy v roce 1940 Italové navštívili východní Anglii v noci z 22. na 23. prosinec. Šest nasazených BR.20M 43° Gruppo BT, individuálně útočících na Harwich, se jako obvykle vrátilo beze ztrát.

Neslavný návrat

Na přelomu roku 1940/41 již byla přítomnost CAI v Belgii úplně zbytečná. Letecká bitva o Británii skončila německým neúspěchem

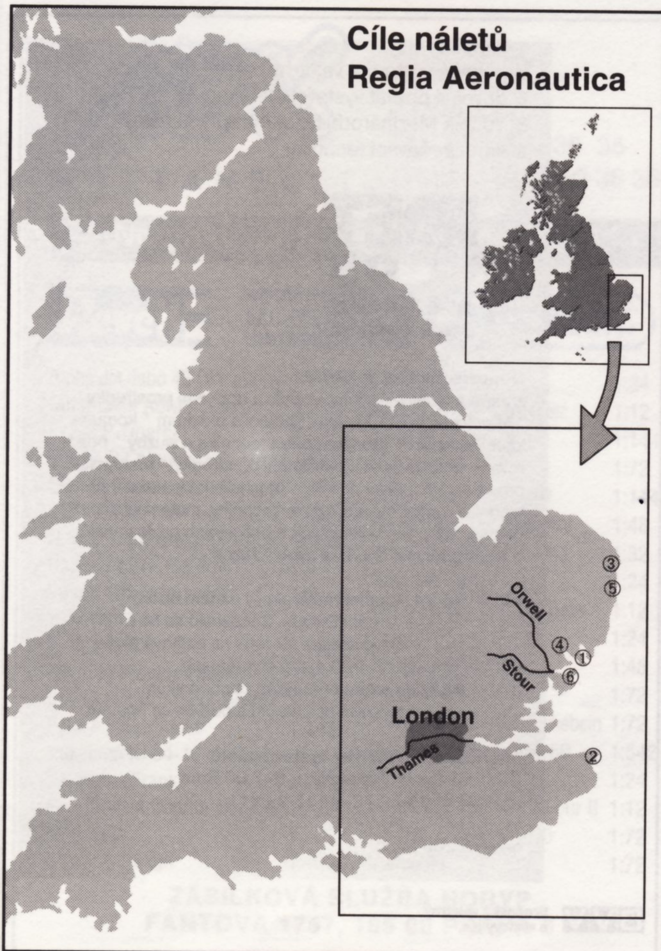
a výzbroj Corpo Aereo Italiano fašisté potřebovali jinde, zejména na Balkáně a v severní Africe. V noci 2. ledna 1941 podnikla Regia Aeronautica z Belgie poslední ofenzivní akci, když pět BR.20M zaútočilo na Ipswich. Několik dní poté se jádro CAI vrátilo zpět do Itálie. Nejdéle, až do dubna 1941, setrvávala v západní Evropě 20. stíhací skupina. Fiaty G.50bis startující z letiště Maldegen a později z Desvres provedly určitý počet operačních letů v prostoru Dunkerku a Calais, aniž se střetli s nepřítelem. Patnáctého dubna se piloti 352. a 353. letky této skupiny vrátili zpět do Itálie.

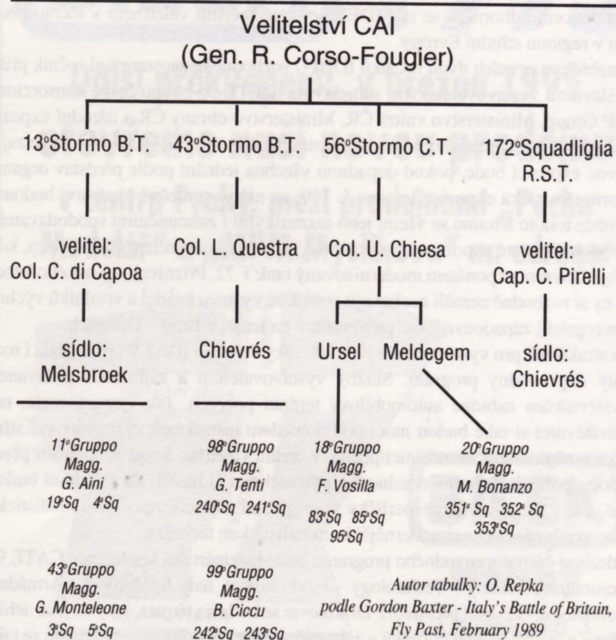
Jaké byly výsledky Corpo Aereo Italiano při tažení proti Británii? Fiaty BR.20M obou storm vykonaly celkem 137 ofenzivních vzletů, z nichž 25 připadlo na denní operace. Při 315 letových hodinách svrhly 54 320 kilogramů pum. Oficiální ztráty čítaly pouze tři bombardéry a patnáct členů osádek. Italové tedy mezi bojové ztráty nezapočítali stroje zničené či odepsané pro poškození po nouzových přistáních na vlastním území a dokonce ani dva BR.20M opuštěné v závěru náletu na Harwich v noci z 24. na 25. října osádkami na padácích nad belgickým pobřežím! Ve skutečnosti přišly obě stormy během tříměsíčního působení v Belgii (43° Stormo BT se do italského Lonate Pozzolo vrátilo 10. ledna 1941 a 13° Stormo BT záhy poté) ze všech příčin o zhruba 25% letadel. Bojová kapacita poměrně výkonných Cantů Z.1007bis 172ª Squadriglia RST zůstala s výjimkou akce strojů 11. listopadu zcela nevyužita. Působily nad vlastním územím, užívány při spojovacích letech a eventuálně jako vůdčí stroje při přeletech stíhaček ze stálých na předsunuté základny. Stíhací piloti obou skupin 56. storma vykonali do konce roku 1940 934 operační vzlety a ve vzduchu strávili celkem 1740 hodin. Na ofenzivní akce připadly 454 vzlety. Cifra zahrnuje 234 starty k doprovodům italských a též německých bombardérů a 220 startů při samostatných defenzivních hlídkách. Během plnění defenzivních úkolů, převážně šlo o hlídkové lety a v 36 případech o poplachové vzlety, odstartovaly Fiaty 480 krát. Při ztrátě pěti letadel a pilotů měli stíhači sestřelit čtrnáct britských letadel jistě (patnácté vítězství CAI připadlo na palubní střelce BR.20M) a šest pravděpodobně. Takto alespoň výsledky svých stíhačů prezentovali samotní Italové, v souladu s obvyklou praxí totalitních režimů potlačující pro sebe nepříznivé údaje - v tomto případě, podle stejného kódu jako u bombardovacích BR.20M, ztráty stíhaček. Britské podklady ovšem nepotvrdily ani jediný sestřel italských stíhačů! A to při téměř tisíci bojových startech staví potomky antického Říma do velmi nehrdinské pozice.

Na začátku roku 1941 štěstí přálo nepochybně více pilotům 20° Gruppo CT, neboť jestliže jejich kolegy z 18° Gruppo CT po lednovém návratu do Itálie čekal přesun na žhavé severoafrické bojiště, sloužili letci této skupiny poměrně poklidně v Belgii ještě více než tři měsíce. Od 1. ledna do 15. dubna nalétali celkem 853 hodiny. Ze 662 startů připadla většina - 491 na hlídky, 157 vzletů na poplachové akce a 14 startů na ochranu lodí. Výsledek dle italské statistiky? Žádná bojová ztráta a žádný úspěch.

Krátké působení útvarů CAI proti Británii, diktované spíše politickými než vojenskými potřebami, skončilo tedy neslavně. Rozhodně nepozvedlo italskou prestiž, a to jak v očích protivníků z řad RAF, tak též u německého spojence. Na množství letadel, kterými CAI disponovala, se Italové odhodlali jen k malému množství akcí, které navíc postrádaly potřebnou rozhodnost. Prostě se jim nad Anglií nechtělo umírat za Duceho a Vlast. Nabízím jednu z možností, proč tomu tak bylo. Italové, na rozdíl od svých německých spolubojovníků, žili příliš dlouho v demoralizujících podmínkách totalitního zřízení - nezapomínejme, že Benito Mussolini uchvátil moc již počátkem dvacátých let. Dosah této téměř dvacetileté zkušenosti nemohli pochopit ani v demokracii žijící Britové, ani s nacistickými ideály ztotožnění a nedlouhou vládou A. Hitlera prozatím neotupělí Němci, navíc oslnění skvělými úspěchy počáteční fáze II. světové války. A tato zkušenost, společně s charakteristickým italským naturelem a nedostatky ve výzbroji i organizaci Regia Aeronautica, učinila z příslušníků CAI ony téměř tragikomické účastníky jedné z největších leteckých bitev historie.

Použitá literatura:
Santoro Giuseppe: L' aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale, Vol. Primo, Milano - Roma 1957,
Shores Christopher: Regia Aeronautica, A pictorial history of Italian Air Force 1940 - 43, Squadron Signal 1976,
Foreman J.: Battle of Britian: The forgotten months, Air Research Publication 1988,
Bowyer M. J. F.: Air Raid! Patrik Stephens, Wellingborough,
Wood Derek + Dempster Derek: The narrow margin Hutchinson + Co. Ltd. 1961,
Mason K. F. K.: Battle over Britian, London 1969,
Air International





Popis k mapce:

1 Harwich	24./25. 10 1940	4 Ipswich	20./21. 11. 1940
2 Ramsagte	29. 10. 1940		29. 11. 1940
3 Great Yarmouth	11.11. 1940	5 Lowestoft	29. 11. 1940
	29. 11. 1940	6 Felixtowe	24./25. 10. 1940

model: Messerschmitt Bt 109V-1
měřítko: 1/48
výrobce: Replicast (Slovensko)
kat. číslo: 48001
cena v ČR: 610 Kč
dovozce: HaPM s.r.o.



Základní charakteristika modelu - Na rozdíl od dřívějších epoxidů je první stroj z rodiny stodevítek balen v krabičce s vtipnou kombinací normálního xeroxu na žlutém papíru a barevného laserového xeroxu. Stejně tak 26 dílů vlastní stavebnice odlitých z polyuretanu je zabaleno v šesti samostatných polyetylenových balíčcích. Další obsahuje 5 dílů z bílého kovu a v posledním jsou obtisky a dvě identické vakuformové kabinky.

Obrysová věrnost - Vzhledem k přímo zoufalému nedostatku podkladů lze pouze prohlásit, že model skutečně nese všechny znaky prvého prototypu slavné stíhačky.

Zpracování povrchu a detailů - Velice dobře působí trup sestávající ze dvou polovin, což umožňuje nerušenou práci v interiéru, precizně vybaveným již od výrobce. (Opět neexistují hodnověrné podklady.) Šťastné je použití bílého kovu na podvozkové nohy a ostruhové kolečko, čímž se odstranil mnohdy neřešitelný problém s měkkými a křehkými resinovými díly, které neunesly váhu modelů.

Kvalita obtisků a návodu - Obtisky pocházejí od Propagteamu a obsahují černá imatrikulační písmena, dělenou svastiku a bílý kruhový podklad pro ni. Návod je zpracován velmi seriózně, ale je určen pro zkušenější modeláře, neboť neodhaluje celý postup práce. Je sympatické, že výrobce přikládá i návod, jak pracovat s polyuretanem, bohužel vše je v angličtině, což jasně určuje, kam směřuje většina produkce.

Závěrečné hodnocení - Vzhledem k tomu, že každý odlitek je nutno považovat za originál, nelze závěrem konstatovat nic jiného než: důkladně si ten svůj model prohlédněte již v prodejně, což ostatně doporučuje i výrobce ve svých radách. A co nakonec? Pro všechny fandy Messerschmittu 109 je přece naprostou nutností zařadit do své sbírky i stroj, kterým to vše začalo.

V. Janovský

model: Junkers Ju 87B-2
měřítko: 1/48
výrobce: Hasegawa
katalogové číslo: JT 13
cena v ČR: cca 780 Kč
dovozce: MPM s.r.o.

Základní charakteristika modelu - Ve standardní krabičce výrobce s působivou kresbou Shigea Koikeho se skrývá 96 dílů z šedého plastiku v devíti rámečkách. Z nich nepoužijeme pouze dvě vrtulky sirén na kapoty podvozku. Žádný ze strojů, které lze ze stavebnice postavit, je neměl instalovány. Dalších 7 dílů je z čirého, tenkého plastiku. Ty jsou baleny spolu s obtisky samostatně, aby nedošlo k poškrábání.

Obrysová věrnost - Celý model je koncipován jako skládačka, která umožní firmě Hasegawa nabídnout modelářům celou rodinu „Štuk" s využitím maximálního počtu společných dílů. Tato představa zní zajímavě a je se nač těšit, neboť kit je vcelku velice věrnou zmenšeninou originálu.

Zpracování povrchu a detailů - Oproti předloze je povrch snad až příliš hladký, ale to určitě odstraníme při slepování vlastní „šikovností" a následným zahlazováním stop. Pro ty, kteří jsou zhýčkáni různými detail sety a fotolepty, nelze poradit nic jiného, než si na ně počkat. (Jeden velice hezký set byl k vidění na výstavě u Hybernů a snad se dostane na pulty v dohledné době.) Ostatní se jistě spokojí s mírně nadprůměrným množstvím detailů, které stavebnice nabízí.

Kvalita obtisků a návodu - Stavební návod nepřináší nic nového, pouze potvrzuje kvalitu a serióznost výrobce i přiložením opravy stavebního postupu č. 8, kde kreslíř opomněl zaznamenat vyvrtání otvorů pro křídelní kulomety. Zajímavostí je předtištění kamuflážních polí na samostatném papíru, které lze využít při stříkání. Je to určitě milá pomoc. Obtisky umožňují volbu mezi stroji 4./St.G. 77, 1./St.G. 2 a 3./St.G. 5, z nichž poslední není zeleno zelený, ale v zimním barevném provizoriu.

Závěrečné hodnocení - Celková stavba je vcelku snadná a neskrývá žádné záludnosti. Určité potíže mohou představovat několikadílné kryty motoru, ale při dodržení stavebního postupu jsem nic podobného nezaznamenal. Vřele doporučuji neopomíjet zásadu předem si jednotlivé díly i podsestavy spasovávat „nasucho", ušetříte si tím množství nepříjemností. Myslím si, že tato Štuka si najde svoje místo ve většině čtvrtkových sbírek.

V. Janovský



Co přinese IDET 95

Již třetí ročník Mezinárodního veletrhu vojenské a zabezpečovací techniky IDET 95 se bude konat na brněnském výstavišti ve dnech 2. - 6. května 1995. V hodnocení odborníků se stal IDET nejprestižnějším veletrhem v těchto oborech v regionu střední Evropy.

Za nabídkou prvních dvou ročníků IDETU rozhodně nezaostane ani ročník příští. Hlavními vystavovatelskými subjekty na IDETU 95 budou české konsorcium RDP Group, Ministerstvo vnitra ČR, Ministerstvo obrany ČR a národní expozice slovenského obranného průmyslu, zastoupeného firmou ARMEX. Velice zajímavou expozicí bude, pokud dopadnou všechna jednání podle představ organizátorů, tématická expozice letounu L 159, na níž se společně představí budoucí výrobce tohoto letounu se všemi jeho tuzemskými i zahraničními subdodavateli. O obdobně pojaté expozice se vedou také jednání s konsorciem RDP Group, kde by byl hlavním exponátem modernizovaný tank T 72. Příznivci vojenského letectva by si rozhodně neměli nechat ujít statickou výstavu letadel a vrtulníků východoevropské i západoevropské provenience na letišti v Brně - Tuřanech.

Na atraktivitě pro vystavovatele i návštěvníky veletrhu IDET 95 jistě přidá i rozsáhlý doprovodný program. Služby vystavovatelům a zajímavou podívanou návštěvníkům nabídne automobilový terénní polygon. Jak vystavovatelé, tak i návštěvníci si také budou moci pod dohledem instruktorů vyzkoušet své střelecké umění na cvičné střelnici přímo v areálu veletrhu. Svoje schopnosti předvedou i policejní zásahové jednotky, pyrotechnici či hasiči. Za shlédnutí budou jistě stát i kriminalistické perličky v originální dokumentaci. Kriminalistický ústav předvede také nejmodernější kriminalistickou techniku.

Důležitou částí doprovodného programu bude mezinárodní konference CATE 95 (Community - Army - Technology - Environment, tedy Společnost - Armáda - Technologie - Životní prostředí). Diskutovat se bude na témata, jakými jsou lehká bojová a cvičná letadla či český a zahraniční obranný průmysl. Připravuje se také mezinárodní seminář na téma zvláště aktuální - úloha a poslání mírových sil.

Důležitou informací pro všechny návštěvníky IDETU 95 je to, že veletrh je první tři dny přístupný obchodníkům, odborníkům, novinářům a zvaným hostům, zbylé dva dny, tedy pátek a sobotu, i nejširší veřejnosti. Pro návštěvníky chystají organizátoři veletrhu řadu služeb, za všechny jmenujme alespoň možnost parkování osobních automobilů i autobusů přímo v areálu výstaviště za nezvýšené parkovné.

Vánoční soutěž

Jako každý rok, i na sklonku roku 1994 se odehrála pod patronací firmy Bílek Hobby Kits, redakce Letectví a kosmonautiky a redakce naší tradiční vánoční modelářská soutěž. Proběhla v sobotu 17. prosince odpoledne a stejně jako dříve se vyznačovala dobrou úrovní většiny soutěžních kitů. Soutěžní kategorie byly dvě, letadla bez rozdílů měřítek a bojová technika. Jedinou určující podmínkou byla nutnost přihlásit model pouze od firem Bílek, Italeri nebo Dragon. Vítězem v kategorii letadel se stal Petr Hanuš se čtvrtkovým Bachemem Natter, druhý byl Zdeněk Šebesta s dvaasedmdesátinovým Messerschmittem Me 110 G/4 a třetí Jaromír Štenfl s rovněž dvaasedmdesátkou Su-22 M4. Kategorii bojové techniky, zastoupené výhradně měřítkem 1/35 vyhrál Petr Brojo s M-163 Vulcan, druhý byl Jiří Hubner s vyprošťovacím Shermanem, třetí se umístil Pavel Suchý s Hummerem. Cenu útěchy dostal Michal Steiner za MiG-29. Každoročně vyhlašovanou cenu L+K získal Petr Jeremiáš za Hs-129 1/72, cenu HaPM Jiří Hübner za Sherman s buldozerovou radlicí. Soutěž splnila očekávání co do hojnosti účastníků i návštěvníků a zejména kvality modelů nezbývá, než začít již teď připravovat soutěžní stavebnice na Vánoční soutěž 1995.

NAHLÉDNUTÍ DO SVĚTA ČTVRTEK

Konečně poznávají vyznavači trochu rozměrnějších modelů pocity stavitelů dvaasedmdesátinek. Tedy dostatečný výběr typů mnohdy s možností volby různých výrobců a novinky přicházejí na trh takovým tempem, že jim již mnohdy nelze stačit. Nemyslím tím stavět je, ale i jen kupovat. Zde je zatím jediný nedostatek krásných modelů v měřítku 1/48, jsou určeny movitějším zákazníkům, kteří na ně nejenom mají, ale mohou si udělat prostor. Lze tedy očekávat nárůst jejich obliby se vzrůstající životní úrovní. To je ale asi pouze náš problém, soudě podle množství novinek.

Konečně tedy, co se objevilo a co se chystá (tento výčet není definitivní a i úplný, ale lepší něco nežli nic). Academy uvedla na trh velice hezké P-38 Lightningy a Suchoj Su-27. Acurate Miniatures po překrásné rodince prvních Mustangů, které ještě doplní britský, oznámily čtyři Avengery, tři Il-2 (pouze s rovným křídlem) a dva Dauntlessy. AMT/Ertl již vydal A-20P/C Boston a připravuje F-7F Tigercat a Curtiss P-40N. Airfix vydal HS Bucaneera. Hobbycraft obohatil trh naší Avií S-199, ale i v izraelských barvách, kterou mají následovat Buchón, řada Messerschmittů Me 109 G-3, 4, 14 a K-4 a rodina prvních Corsairů F-4U1. Dragon vydal Fw-190A-4 (pohled do stavebnice říká, že asi bude následovat i starší verze), bombardovací Ju 188, Fokker D.VIII a D.VII a připravuje Ta 154, He 219 Uhu a Sopwith Camel. Hasegawa se uvedla kombinovaným modelem plovákového Spitfiru, rodinou Ju 87 Stuka (bude pokračovat) a P-38 Lightning. Mezi její novinky mají patřit SBD Dauntless, Macchi C.202 Folgore a C.205 Veltro, stejně jako AGM3 typ 22 Zero. Monogram konečně po dlouhé době přišel s úplnou novinkou Heinkel He 111H-4 a pro letošní rok slibuje PBY Catalinu stejně jako různé předělávky a dodělávky starších stavebnic: P-39Q, P-40E, Do 335 nebo He 111 s V1.

Italeri uvedla ve druhé polovině loňského roku joko novinku F-16C/D na kterou v letošním roce naváže F-16A. Dalšími ohlášenými novinkami jsou P-47D, DC-130 with Drums a vrtulník Eurocopter Antitank HAP.

Revell lze stěží odlišit od Monogramu, ale mimo jiné chystá F-18C Hornet. Tamiya se prezentovala velice hezkými F-4F Wildcat, N1K Kyofu a chystá mimo jiné i Fw 190A3. Na závěr opakuji, že seznam je neúplný a jako takový je potřeba ho chápat.

P.S.: Stejně je to krásná představa, že i my čtvrtkaři si s trochou námahy můžeme postavit Zwillinga a možná…

Úplně samostatně jsem si nechal české výrobce. Condor snad již letos dá na trh He 178 z kovových forem. Otázka Su 22M4 u Kit Pro je více než nejasnou, a tak zbývají Eduardi. Slibně se vyvíjející řada letadel 1. sv. války se rozroste o Morane-Saulnier typ L a N, Hannover Ll. II/a, Albatros C.III a z dalších lze prozradit Sopwith Pup, Fokker D.VI a rodinu stíhacích Albatrosů, což ale představuje pouze část připravovaných novinek. V Mostu lze hledat základy i nové firmy Classic Airframes, která v kvalitě obvyklé pro Eduardy ohlašuje: Fokker D.XXI, Fiat CR.42 Falco, Macchi C.200 Saeta, B.P. Defiant Mk.I a MiG 3. Další model ohlásila i firma HiPM, Vought SB2U Vindicator.

Václav Janovský

Modelářské novinky na našem trhu:

Letadla

Airfix

1/72 Hannover CL III
1/72 Henschel 129
1/72 Henschel 123

Astra Model (PL)

1/72 Sauders Roe

Dragon

1/72 P-61A B. Widow
1/72 P.61B B. Widow
1/48 Ju-188 A.1
1/48 Ju-188 E.1
1/48 Me.262 A1/U4

Eduard

1/48 Sopwith Baby
1/48 Morane N

Hasegawa

1/72 F-4F Wildcat
1/72 P-51D Mustang
1/72 Ki-43 Reedice s obtisky Aero master
1/72 Ki-44 Reedice s obtisky Aero master
1/72 Ki-84 Reedice s obtisky Aero master
1/48 Fiat G.50

Chematic (PL)

1/72 Whitley
1/72 McDD F-4

Italeri

1/72 Corsair F4U/5N
1/72 Su 22M-4
1/48 F-16 c/d

Karo AS (N)

1/72 Fw 187 Falcke
1/72 Bell P-59 Airacomet
1/72 Fw 58B Weihe
1/72 Fw 58C Weihe

Monogram

1/48 Spitfire MkII

MPM

1/72 Goblin

MRC - Fujimi

1/35 AH-1W Super Cobra
1/35 AH-1T Gold Cobra
1/35 Bell - 47D MASH

Pantera (PL)

1/72 Su-22 M4
1/72 Su-22 UM-3K

Plastimo

1/72 Bell P-63A Kigcobra
1/72 Bell P-63C Kigcobra

Revell

1/144 F-5E Tiger II
1/72 Go 229
1/72 KI-61 Hien
1/72 Eurofighter 2000
1/72 Arado Ar 240 A-05
1/48 He 111H-4
1/48 F.140 Super Tomcat
1/48 F-16ADF
1/48 F-16C (Snap)
1/32 RF-4E Phantom

RPM (PL)

1/72 PWS - 16bis

Signum (PL)

1/48 Curtiss Hawk 75A-3
1/48 Boeing P-26
1/48 Seversky P-35A
1/48 Polikarpov I-16, p. 18-24
1/48 Bf 109 E-1
1/48 Bf 109E4/7 trop
1/48 Bf 109D
1/48 Bf 109C

Tamiya

1/48 N1K Kyofu
1/48 Spitfire V Frop

Bojová technika

Airfix

1/72 Stug IIIG
1/72 SdKfz 234 Puma
1/72 Něm. průzkumný set Kübelwagen + Sdkfz 222

Dragon

1/35 U.S 1st. CAV.
1/35 Panther II
1/35 Panther IV/70

Italeri

1/35 Jagdpanther
1/35 M-113 A1 AP
1/35 Ferinand
1/35 Soviet Nav. Inf.

Heller

1/35 Leclerc

Mirage

1/35 7TP dvě věže
1/35 Aer - (Moldava)
1/35 T-20 Komsomolec
1/35 ASU-57

Tamiya

1/35 Brencarrier
1/35 Panther G (late typ)
1/35 Sturmtiger

TOM (N)

1/35 L/45 Bofons

Lodě

Heller

1/400 U-VIIC
1/400 Admiral Scheer
1/400 Graf Spee
1/400 Lützow
1/400 Prinz Eugen
1/400 Admiral Hipper

Automobily

Italeri

1/24 Volvo FM.16
1/24 MB Eurocab

Revell

1/24 Peterbilt Bill Sing
1/24 Camaro Z28 (Snap)
1/25 Mustang Mach III

Příslušenství

Eduard fotolepty

1/72 B-25 Bomb Bay
1/72 B-25 H/J MITCHELL
1/72 F-4J/S
1/72 F-15 D
1/72 A6E interiér
1/72 T 33
1/72 A6E exteriér
1/72 Spitfire Mk.V.
1/72 F-16 A
1/72 T 6G TEXAN
1/48 F-4J/S Phantom II
1/48 ZERO A6M5
1/48 ZERO klapky
1/48 F-4 B/N
1/48 F-15E interiér
1/48 F-15E exteriér
1/48 A-20G Boston
1/48 A-20G exteriér
1/48 Mirage III C
1/48 F4F-4 Wildcat
1/35 Krupp Protze
1/35 MLRS
1/35 M48 A3 Patton
1/35 KINGTIGER (Porsche)
1/35 M60A3
1/35 Panther G
1/35 PANTHER G arm. pl.
1/35 Panzerwerfer 42
1/35 CHI-HA
1/35 KV - 1 B/C
1/35 M-30 Recovery vehicle

RPM (PL) - kovové díly (fotolepty)

1/72 Nářadí
1/72 Saab 105
1/72 PZ IV
1/72 Bf-109K
1/72 Plot
1/72 Výplně kol - letadla 1. válka
1/72 Sítky
1/35 Nářadí
1/35 Plot
1/35 BT-4
1/35 Pozn. značky něm. voz. 2. sv .v.
1/35 PZ V
1/35 PZ VI
1/35 Ford Mutt M 151

Propagteam - obtisky

1/72 Me Bf 109 G, Ján Režňák
1/72 PV-1 Ventura USAF 1944
1/72 Me Bf 109 G14 marking USAF
samostatné popisky na letadla II. světové války
1/48 Messerschmitt Bf 109 D Werner Mölders
1/48 Spitfire Mk.V, R. S. Duck
1/48 Spitfire Mk.V, J. E. Zembach
1/48 Me Bf 109 G, Ruská osvoboz armáda - Byčkov
1/48 samostatné popisky na typy: Hurricaane, Spitfire, Me-109 E, Me-109 G, FW-190 A, Me-262, P-51 D Mustaang.

Lutech (PL) - obtisky

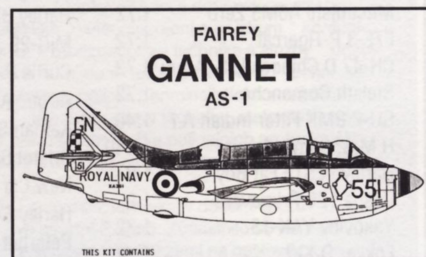
1/35 1. tank. divize - polská

Literatura

Militaria (PL)
Tanky USA 1939 - 45
Cromwell
Časopis Aeroplan Polsko

Rarita v měřítku 1/48

Fairey Gannet AS-1 v měřítku 1/48 od firmy Dynavector je určen skutečně pouze pro nadšence. Tomu odpovídá cena, která se pohybuje kolem 1000 Kč. Kdo se jí ale rozhodne akceptovat a model si pořídí, dostane velice kvalitní vacuformu s množstvím dílů odlitých z bílého kovu, velikým obtiskovým archem umožňujícím postavit stroj Royal Navy (2x) nebo Bundesmarine. Návod je stručný, ale dostačující. Zájemci o tento model nebo další z řady čtvrtek firmy Dynavector Systems, což je Westland Wyvern, se mohou obrátit na adresu Janaray Modelárstvo, Štefánikova 41, 949 01 Nitra, Slovensko, tel./fax: (087)52 53 33. Zasílání na dobírku v České republice je zabezpečeno!



Modelářské novinky na našem trhu:

Letadla

Airfix

1/72 Hannover CL III
1/72 Henschel 129
1/72 Henschel 123

Astra Model (PL)

1/72 Sauders Roe

Dragon

1/72 P-61A B. Widow
1/72 P.61B B. Widow
1/48 Ju-188 A.1
1/48 Ju-188 E.1
1/48 Me.262 A1/U4

Eduard

1/48 Sopwith Baby
1/48 Morane N

Hasegawa

1/72 F-4F Wildcat
1/72 P-51D Mustang
1/72 Ki-43 Reedice s obtisky Aero master
1/72 Ki-44 Reedice s obtisky Aero master
1/72 Ki-84 Reedice s obtisky Aero master
1/48 Fiat G.50

Chematic (PL)

1/72 Whitley
1/72 McDD F-4

Italeri

1/72 Corsair F4U/5N
1/72 Su 22M-4
1/48 F-16 c/d

Karo AS (N)

1/72 Fw 187 Falcke
1/72 Bell P-59 Airacomet
1/72 Fw 58B Weihe
1/72 Fw 58C Weihe

Monogram

1/48 Spitfire MkII

MPM

1/72 Goblin

MRC - Fujimi

1/35 AH-1W Super Cobra
1/35 AH-1T Gold Cobra
1/35 Bell - 47D MASH

Pantera (PL)

1/72 Su-22 M4
1/72 Su-22 UM-3K

Plastimo

1/72 Bell P-63A Kigcobra
1/72 Bell P-63C Kigcobra

Revell

1/144 F-5E Tiger II
1/72 Go 229
1/72 KI-61 Hien
1/72 Eurofighter 2000
1/72 Arado Ar 240 A-05
1/48 He 111H-4
1/48 F.140 Super Tomcat
1/48 F-16ADF
1/48 F-16C (Snap)
1/32 RF-4E Phantom

RPM (PL)

1/72 PWS - 16bis

Signum (PL)

1/48 Curtiss Hawk 75A-3
1/48 Boeing P-26
1/48 Seversky P-35A
1/48 Polikarpov I-16, p. 18-24
1/48 Bf 109 E-1
1/48 Bf 109E4/7 trop
1/48 Bf 109D
1/48 Bf 109C

Tamiya

1/48 N1K Kyofu
1/48 Spitfire V Frop

Bojová technika

Airfix

1/72 Stug IIIG
1/72 SdKfz 234 Puma
1/72 Něm. průzkumný set Kübelwagen + Sdkfz 222

Dragon

1/35 U.S 1st. CAV.
1/35 Panther II
1/35 Panther IV/70

Italeri

1/35 Jagdpanther
1/35 M-113 A1 AP
1/35 Ferinand
1/35 Soviet Nav. Inf.

Heller

1/35 Leclerc

Mirage

1/35 7TP dvě věže
1/35 Aer - (Moldava)
1/35 T-20 Komsomolec
1/35 ASU-57

Tamiya

1/35 Brencarrier
1/35 Panther G (late typ)
1/35 Sturmtiger

TOM (N)

1/35 L/45 Bofons

Lodě

Heller

1/400 U-VIIC
1/400 Admiral Scheer
1/400 Graf Spee
1/400 Lützow
1/400 Prinz Eugen
1/400 Admiral Hipper

Automobily

Italeri

1/24 Volvo FM.16
1/24 MB Eurocab

Revell

1/24 Peterbilt Bill Sing
1/24 Camaro Z28 (Snap)
1/25 Mustang Mach III

Příslušenství

Eduard fotolepty

1/72 B-25 Bomb Bay
1/72 B-25 H/J MITCHELL
1/72 F-4J/S
1/72 F-15 D
1/72 A6E interiér
1/72 T 33
1/72 A6E exteriér
1/72 Spitfire Mk.V.
1/72 F-16 A
1/72 T 6G TEXAN
1/48 F-4J/S Phantom II
1/48 ZERO A6M5
1/48 ZERO klapky
1/48 F-4 B/N
1/48 F-15E interiér
1/48 F-15E exteriér
1/48 A-20G Boston
1/48 A-20G exteriér
1/48 Mirage III C
1/48 F4F-4 Wildcat
1/35 Krupp Protze
1/35 MLRS
1/35 M48 A3 Patton
1/35 KINGTIGER (Porsche)
1/35 M60A3
1/35 Panther G
1/35 PANTHER G arm. pl.
1/35 Panzerwerfer 42
1/35 CHI-HA
1/35 KV - 1 B/C
1/35 M-30 Recovery vehicle

RPM (PL) - kovové díly (fotolepty)

1/72 Nářadí
1/72 Saab 105
1/72 PZ IV
1/72 Bf-109K
1/72 Plot
1/72 Výplně kol - letadla 1. válka
1/72 Sítky
1/35 Nářadí
1/35 Plot
1/35 BT-4
1/35 Pozn. značky něm. voz. 2. sv .v.
1/35 PZ V
1/35 PZ VI
1/35 Ford Mutt M 151

Propagteam - obtisky

1/72 Me Bf 109 G, Ján Režňák
1/72 PV-1 Ventura USAF 1944
1/72 Me Bf 109 G14 marking USAF
samostatné popisky na letadla II. světové války
1/48 Messerschmitt Bf 109 D Werner Mölders
1/48 Spitfire Mk.V, R. S. Duck
1/48 Spitfire Mk.V, J. E. Zembach
1/48 Me Bf 109 G, Ruská osvoboz armáda - Byčkov
1/48 samostatné popisky na typy: Hurricaane, Spitfire, Me-109 E, Me-109 G, FW-190 A, Me-262, P-51 D Mustaang.

Lutech (PL) - obtisky

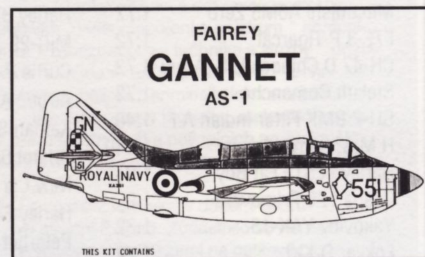
1/35 1. tank. divize - polská

Literatura

Militaria (PL)
Tanky USA 1939 - 45
Cromwell
Časopis Aeroplan Polsko

Rarita v měřítku 1/48

Fairey Gannet AS-1 v měřítku 1/48 od firmy Dynavector je určen skutečně pouze pro nadšence. Tomu odpovídá cena, která se pohybuje kolem 1000 Kč. Kdo se jí ale rozhodne akceptovat a model si pořídí, dostane velice kvalitní vacuformu s množstvím dílů odlitých z bílého kovu, velikým obtiskovým archem umožňujícím postavit stroj Royal Navy (2x) nebo Bundesmarine. Návod je stručný, ale dostačující. Zájemci o tento model nebo další z řady čtvrtek firmy Dynavector Systems, což je Westland Wyvern, se mohou obrátit na adresu Janaray Modelárstvo, Štefánikova 41, 949 01 Nitra, Slovensko, tel./fax: (087)52 53 33. Zasílání na dobírku v České republice je zabezpečeno!



Zásilková služba HaPM nabízí

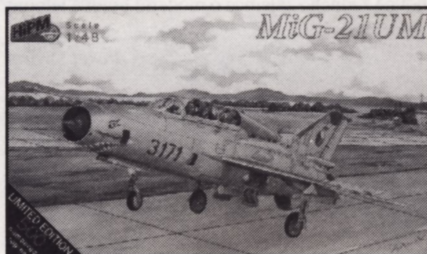
Jerevanská 3, 100 00 Praha 10



HiPM (Česká republika)

1:48	**MiG-21UM**	**1125 Kč**

Kompletní stavebnice využívající výlisky OEZ Letohrad, doplněné novým resinovým trupem a dalšími díly. Leptané díly Eduard včetně kompletního interiéru. Obtiskový aršík umožňující stavbu české, finské nebo sovětské verze. Model je balen do klasické tvrdé krabičky. Celá výrobní série bude limitována 500 číslovanými stavebnicemi, z čehož bude k prodeji určeno asi 480 kusů.



MBT (Slovensko)

resinový (epoxy) model pro Ju 87, Ju 88, He 111, S-199, CS-199 aj.

1:48	**motor Jumo 211F**	**69 Kč**

resinový (epoxy) model pro OT-90, BMP-1 a BMP-2

1:35	**motor UTD 20**	**135 Kč**

NOVINKA! - Replicast (Slovensko)

resinový model s díly z bílého kovu, s obtisky a návodem v krabičce

1:48	**Messerschmitt Bf 109 V1**	**610 Kč**



SECTER (Japonsko)

stříkané modely vysoké kvality

1:48	**Fiat G.50bis**	**795 Kč**
1:48	**Finský Fiat G.50**	**795 Kč**
1:12	**Karikatury vojáků**	
	US Army Infantrymen & Thompson M1A1	**375 Kč**

GM Replicast (Česká republika)

resinový model vysoké kvality s kompletním návodem v krabičce

1:35	**Tatra OA vz. 30**	**539 Kč**



PRŮZKUM TRHU Model craft (Kanada)

(DODÁNÍ V BŘEZNU 95)

stříkaný model z kovových forem

1:48	**Norduyn Norseman UC-64A, předpokládaná cena**	**550 Kč**



Repček (Slovensko)

resinové figurky v měřítku 1/32

0101	**Pilot vrtulníku US Army**	**35 Kč**
0201	**Technik letadla ČSLA**	**35 Kč**
0202	**Pilot stíhacího let. ČSLA**	**35 Kč**

FINE MOLDS (Japonsko)

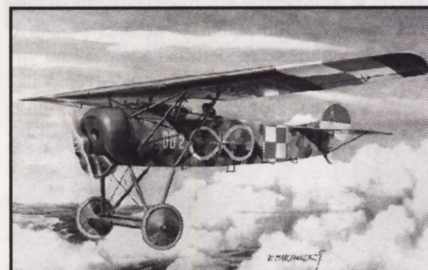
klasické stříkané modely vynikající kvality s kovovými díly z bílého kovu vyráběné v limitované sérii

1:48	**D4Y2 Judy Bomber**	**1340 Kč**
1:48	**D4Y3 Judy Bomber**	**1340 Kč**
1:48	**D4Y2 Judy Suisei night fight.**	**1340 Kč**

Eduard (Česká republika)

stříkané modely technologií short run, fotolepty, obtisky, krabička

1:72	**Sopwith Baby**	**199 Kč**
1:72	**Sopwith Schneider**	**199 Kč**
1:48	**Fokker E.III**	**279 Kč**
1:48	**Siemens-Schuckert D.III**	**339 Kč**
1:48	**Fokker D.VIII**	**339 Kč**



1:48	**Hansa Brandenburg D.I**	**339 Kč**
1:48	**Sopwith Baby**	**415 Kč**
1:48	**Morane Saulnier N**	

Obtisky:

1:48	**001 Curtis H-75, MS406**	**87 Kč**
1:48	**002 P-39, La5, La7**	**87 Kč**
1:48	**003 P-39, La7, I16**	**87 Kč**
1:72	**001 Sovětské P-39**	**87 Kč**
1:72	**002 P-39, La5, La7, I-16**	**87 Kč**
1:72	**003 Českoslov. esa v RAF**	**87 Kč**

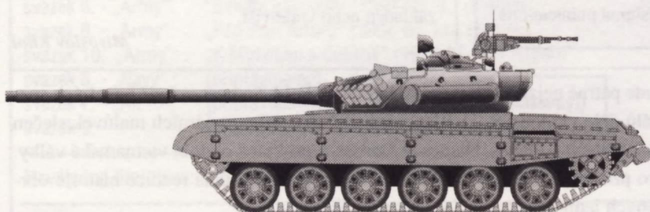
od firmy Eduard dodáváme i kompletní sortiment fotoleptů.

Remi (Polsko) **- vacuform**

1:48	**Stojánka polního letiště**	**89 Kč**

Všechny ceny jsou uvedeny bez poštovného. Při objednávce do 500 Kč je poštovné a balné 50 Kč. Při objednávce vyšší než 500 Kč je poštovné a balné 25 Kč.

Správný tank je plechový



•eduard• **nabízí fotolepty na tank T72 pod katalogovým číslem 35-001 a 35-051**

LEGATO - MODELÁŘ

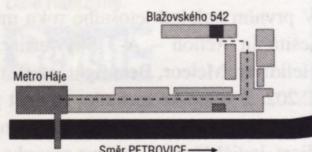
Blažovského 542, Praha 4 - Jižní Město, tel. 02/794 09 48, 3 minuty od stanice metra Háje nabízí:

Novinky na trhu fa SIGNUM 1/48

Me Bf 109 E1	402,-	Polikarpov I-16 18/24	402,-
Me Bf 109 E4/7TROP	402,-	Boeing P26 C	450,-
Me Bf 109 C	402,-	Seversky P35A	450,-
Me Bf 109 D	402,-	Cusrtiss Hawk 75 A3	402,-

KARO AS 1/72 (short run)

Fw 58 C „Weihe“	350,-
Fw 58 B „Weihe“	350,-
Bell P59 „Airacomet“	350,-
Fw 187 „Falke“	350,-



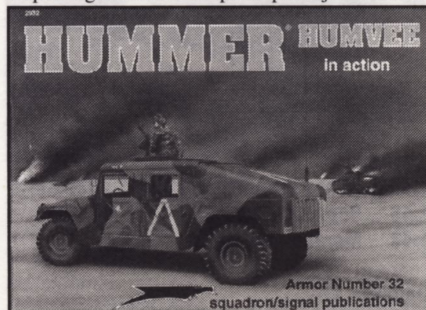
Dále sortiment všech známých firem, štětce, barvy, lepidla, literatura

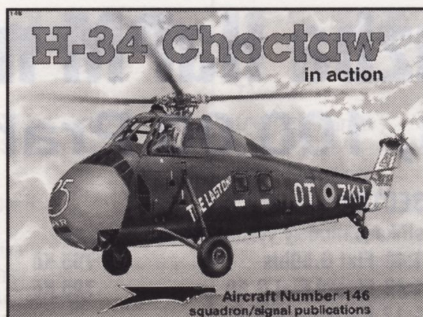
Novinky z nakladatelství Squadron Signal

Proslulé americké nakladatelsství Squadron Signal nám poskytlo na recenzi tři ze svých novinek, vydaných koncem roku 1994.

Titul **H-34 Choctaw** je 146. publikací letecké řady In Action. Úroveň tohoto čísla je standardně vysoká, publikace obsahuje množství fotografií všech verzí H-34 včetně vývozních, po úvodu se seznamujeme s historií výroby jak ve Spojených Státech, tak u licenčních producentů ve Velké Británii a Francii. Další kapitoly nás poučují o jednotlivých variantách tohoto rozšířeného vrtulníku, textová část je ukončena statí o civilních verzích a civilním použití stroje. Titul je postaven především na množství vynikajících ostrých fotografií, předvádějících vedle klasických verzí i různé zajímavosti a detaily vybavení. Prostřední barevná dvoustrana s kamufl ážemi je dílem Dona Greera a má výbornou úroveň. Všem zájemcům o historii vrtulníkové techniky lze titul jen doporučit.

Dalším In Acitonem je pro změnu poslední novinka z řady pozemní techniky, nesoucí pořadové číslo 32. Věnuje se modernímu americkému vojenskému automobilu **Hummer**, ideovému nástupci legendárního Jeepu a pozdějšího Muttu.



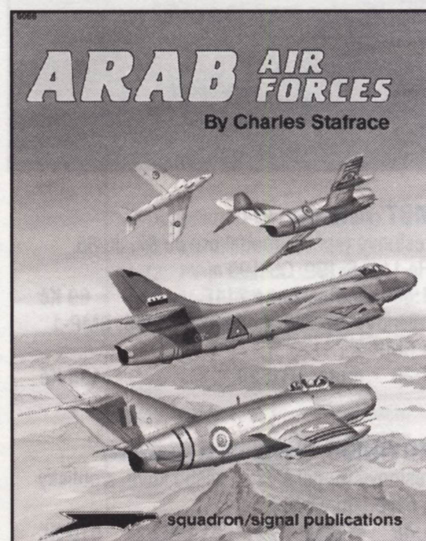


Milovník moderní bojové techniky má možnost poznat prakticky všechny významnější dosavadní varianty tohoto vozidla, výborné snímky ukazují i řadu detailů, což je přínosem i pro stavitele plastikových modelů.

Po kapitolách věnovaných jednotlivým modifikacím následuje stať o dosavadní službě a bojovém nasazení Hummeru. Poněkud horší než u jiných titulů této řady jsou výkresy, působící dosti schematickým dojmem, překvapením je rovněž zařazení barevných kamufláží Toma Tullise. Ne snad, že by byly špatné, ale mají trochu jiný styl než klasika od Greera. Jinak však jde o výbornou publikaci, doplňující světovou nabídku titulů na pozemní techniku. Osobně bych ji všem zájemcům o moderní pozemní bojovou techniku a stavitelům kitů vřele doporučil.

Z řady „Speciálů", tedy publikací formátu A4, vyšla čtyřiašedesátistránková knížka **Arab Air Forces** autora Charlese Stafrace. Jak název napovídá, zabývá se oblastí málo známou a velmi exotickou, nabízí totiž ucelený přehled letectva všech arabských států. Titul je dělen na kapitoly, věnované jednotlivým letectvům, přičemž kapitoly jsou řazeny abecedně, od Alžíru po Jemen. Každá kapitola obsahuje stručné dějiny leteckých sil od jejich založení až po současnost, včetně popisu bojových akcí během válek, jichž se zúčastnily. Dozvíme se nejen o historii a zaměření jednotlivých letectev, ale i o jejich výzbroji, která je dokumentována celou plejádou zajímavých fotografií. V prostřední části publikace najdeme čtyři stránky barevných kamufláží jednotlivých strojů a další čtyři stránky s barevnými fotografiemi. Je jasné, že na popsaném rozsahu není fyzicky možné detailně obsáhnout celé obrovské téma, ale je faktem, že Arab Air Forces působí uceleným dojmem a jeho jednotlivé části jsou vyvážené. Každý zájemce o „roury" zde najde přehled o silách arabských zemí, který by se v této podobě hledal jen velmi těžko. Na své si přijdou i modeláři, kteří zde najdou inspiraci na postavení nejednoho pozoruhodného letounu v netypických barvách. Myslím si, že Arab Air Forces by v knihovně žádného zájemce o moderní bojové letouny neměla chybět.

Pavel Dvořák



Red Ladies in Waiting
Soviet Aircraft in Storage

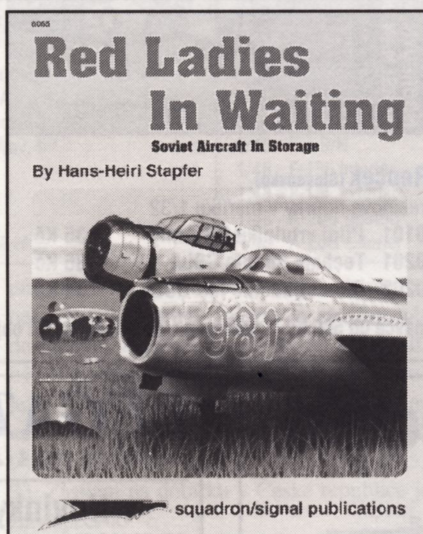
Hans Heiri Stapfer

Squadron/signal publications 6065, Carrolton, Texas 1994, dováží MPM, spol. s r.o.

Po titulu č. 6055 Ladies in Waiting (Čekající dámy) se dočkali i milovníci rudých hvězd a mohou se také dvořit dámám svého srdce. Nový squadron si zachovává svou neměnnou podobu a na celkem 64 stranách, z čehož je osm barevných, ukazuje obvyklé i méně obvyklé letouny sovětského původu.

V úvodu autor vysvětluje politickou a ekonomickou situaci v zemích bývalého SSSR a ostatních postkomunistických zemích a její dopad na rozpočet vojenských letectev.

Další tři kapitoly popisují historii a současnost sovětských zkušebních základen Chodynka, Žukovskij (Ramenskoje) a Tušino. Text doprovází množství fotografií takových krasavců jako Tu-22, Tu-142,



různých pokusných variant migů a suček, či zvláštností jako proudový Il-102 nebo létající velitelské stanoviště Il-76MD.

Pátá kapitola Strangers in Strange Land, což by se dalo přeložit jako Cizinci v cizí zemi, předvádí kořistní letouny vietnamské armády – F-5E a A-37 v Polsku a Československu a jejich význam při vývoji letadel I-22 Iryda a L-39 Albatros.

Další část s jednoduchým názvem Německo ukazuje množství vyřazených letounů z bývalé NDR a jsou to také jediné skutečné Ladies, které můžete v tomto sešitě vidět, neboť poslední část pojmenovaná Zbytky komunistického letectva v Maďarsku je pouze velké vrakoviště firmy Aeroking AFT ve Vecses.

Na závěr lze říci, že pan Stapfer se příliš nedržel ani amerického pojetí slov Ladies in Waiting - tedy letouny skladované ve strategické rezervě, ani podtitulu publikace, ale ve své knize shromáždil všechny jemu dostupné fotografie letounů sovětského původu, bez pohledu na to jestli pocházejí ze zkušebních základen nebo vrakovišť.

Miroslav Khol

Novinky Squadron/Signal na 1. pol. 1995

V prvním pololetí letošního roku můžeme očekávat šest nových leteckých sešitů In Action – A-3 Skywarrior, C-47 Skytrain, H-3 Sea King, SBC Helldiver, Meteor, Beaufighter a tři reedice – PV-1 Ventura, B-36 a Mycchi C.202, z vojenské techniky se opět po roce objeví znovu vydané německé železniční kanóny, v bojových jednotkách obnovené vydání Panzergrenadiers, lodičkáře jistě zaujme novinka, torpédoborce třídy Fletcher.

V řadě Mini in Action to budou RA-5 a A-10, novinkou edice Walk Around bude patrně nejznámější letadlo US Navy F-14 Tomcat, v řadě leteckých speciálů dále vyjdou SR-71 Blackbird a již třetí díl populárních malůvek slečen na letadlech – Planes, Names & Dames, tentokrát z období vietnamské války.

Pro příznivce německé válečné techniky je nachystána reedice historie obrněných jednotek zbraní SS s názvem SS Armor.

Všechny zmíněné tituly by se měly objevovat mezi lednem a červnem v počtu dvou až tří měsíčně a můžeme jen doufat, že jejich cesta přes oceán, tak jako doposud, nebude dlouho trvat.

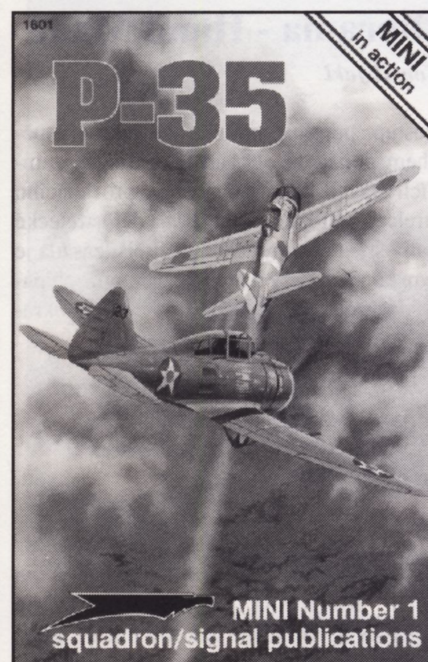
Miroslav Khol

Squadron Signal - Mini In Action

V poslední době se objevily dva nové zajímavé tituly známého amerického nakladatele. Svou ediční nabídku Squadron Signal rozšířil o novou řadu, nazvanou Mini in action. Jak titul napovídá, jde o jakési zmenšené „in actiony", zaměřené na méně známé letouny. První dva tituly však musí vzít zájemce o leteckou historii doslova za srdce, neboť na tyto stroje až na výjimky neexistují ucelené publikace. Mini in action číslo 1 je zaměřen na stíhací letoun Severski P-35, nasazený bojově ještě v první fázi druhé světové války. Sympatická publikace si se svým starším sourozencem in action v kvalitě rozhodně nezadá, celková koncepce zůstala shodná, včetně řazení kapitol, stylu pérovek a výkresů i prostřední barevné dvoustrany. Jednotlivé kapitoly popisují verze P-35 včetně cvičného stroje AT-12 Guardsman a prototypu XP-41. Nedílnou součástí textu je i historie vzniku, služba u zahraničních uživatelů a popis bojové nasazení. Kamufláżní dvoustrana dílo Dona Greera obsahuje osm barevných bokorysů, zobrazujících jak letouny USAAF, tak švédského královského letectva. Mezi množstvím pěkných fotografií nechybí ani pohled do interiéru a různé zajímavé modifikace, jako třeba plovákový stroj. Poslední kapitola popisuje následující typ P-43 Lancer, předchůdce legendárního P-47 Thunderbolt.



Mini in action je zaměřen na stíhací Boening P-26, další z letounů, které se ještě přes své stáří účastnily počátku bojů v Pacifiku. Autor obou titulů je tentýž, Larry Davis, stejně jako u obrazové části, kde opět exceluje Don Greer. O P-26 lze říci to samé, co o předešlé publikaci, řazení kapitol je zachováno, po úvodu do historie typu jsou popisovány jeho jednotlivé modofikace, poslední stať se věnuje jeho bojové kariéře. Vedle výkresů jsou neodmyslitelnou součástí obsahu pérovky detailů, množství krásných snímků ukazuje vedle všech verzí P-26 i rozličné detaily, což jistě ohodnotí stavitelé plastikových modelů. Prostřední barevná dvoustrana nabízí šest barevných bokorysů, z nichž jeden představuje stroj filipínského letectva, které P-26 nasadilo do boje proti japonským zerům.



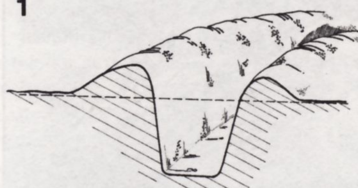
Obě nové publikace bych všem zájemcům o historii vřele doporučil a osobně se těším na další novinky z této řady, které pro nás nakladatel chystá.

Diorama - Hand Made

Tomáš Jakl

Postup, popsaný minule, lze také s úspěchem použít na vytváření drobných zemních staveb, jako jsou okopy pro ležícího střelce, kulometná hnízda, dělostřelecké palposty a zákopy. Nejdůležitější zásada je prostá: vykopaný materiál se nemůže vypařit do vzduchu a je použit na zvýšení okrajů vykopaných děr. Profil zákopu je na obr.1. Kulometná hnízda, dělostřelecké palposty a předprsně zákopů bývají zpevněny pytli s pískem nebo vykopanou zeminou. Pro modeláře je nejjednodušší zakoupit je hotové (na obrázku 2 jsou pytle ESCI, 25liberní kanón je sejmut), ale pokud stavíme větší val, nebo je prostě nemůžeme sehnat, s úspěchem je vyrobíme z moduritu. Modurit je velice vděčný materiál, dají se z něj vymodelovat nejrůznější drobné detaily, které po vhození do vroucí vody a desetiminutovém povaření ztvrdnou a dají se opracovávat stejně jako polystyrenové nebo pryskyřicové díly. Při vaření drží tvar, takže na pytle 1:35 lze před uvařením obtisknout i „rastr plátna“ z obnošených dámských punčoch. Uvařené pytle pak k sobě lepíme opět Herkulesem, Tenylem, nebo jiným lepidlem podobných vlastností. Ke stejnému účelu jako pytle se používaly, zejména v severní Africe, barely naplněné pískem. Ty je ale vhodnější raději zakoupit. Lze je s pytli kombinovat a kombinovat je lze také s kameny a zídkami. K vytvoření zídky je jediná cesta: nabrat si dostatečné množství štěrku či drobných kamínků o hrubosti odpovídající velikostí kamenů v daném měřítku, vyzbrojit se pinzetou, lepidlem a trpělivostí a poskládat zídku kámen po kameni. Jde to ale rychle a výsledek je efektní. Pokud se jedná o zídku, která už na svém místě nějakou dobu stojí, lze její spáry nechat „zarůst“ pomocí zeleného pilinového posypu.

1



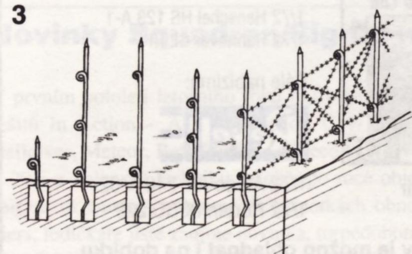
4



2



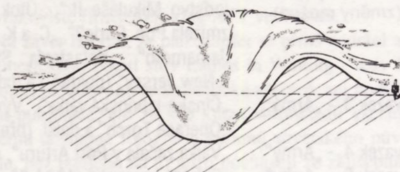
3



Zákopy, pokud fronta stála delší dobu, bývaly vybedněny. Zde si lze opět pomoci vakuformovými výlisky, anebo vydřevíme dřevěnými dýhami a sirkami. Strukturu výdřevy vyčteme z fotografií, většinou se jednalo o kůly zapuštěné do dna zákopů, za které byla zasunuta prkna. Prkna také ležela na podlaze zákopů. Před zákopy býval natažen ostnatý drát. Němci používali k jeho ukotvení české „prasečí ocásky“, vykopané z našeho opevnění. (3) Mezi těmito kotvami býval drát vypnutý. Jinak se kladl v různých kotoučích, napínal mezi dřevěné kůly, oplétaly se jím protitankové a protipěchotní překážky a podobně. Jeho modelářské znázornění je možné pomocí niti nalakované na černo, stříbrno nebo „gun-metal“. Trpělivější jedinci na niť ještě doplní kapičky lepidla coby ostny a osobnosti železných nervů do těchto kapiček pro zvýšení efektu pinzetou vloží po pilině a ještě jednou přetřou. Na ostnatý drát se věšely různé plechovky a jiné hlučné předměty, které měly varovat hlídky před snahou nepřítele proniknout nepozorovaně drátěnou překážkou. Ve směru k nepříteli bývají okopy, kulometná hnízda a palposty maskovány větvemi, svrchu pokryty maskovací sítí nebo celtou. Na sítě se nejlépe hodí hydrofilní nepružné obinadlo, natřené temperou a rozprostřené na konstrukci z klacíků a natřených nití. (4) Stan na obrázku je z cigaretového papíru, natřeného barvami Humbrol. Stočenou síť nebo stočenou celtu lze vytvořit ze stejných materiálů, srolovaných, stažených nití a poté natřených.

Pro krátery po výbuchu platí stejné pravidlo jako pro ženijní stavby. Materiál výbuchem vyhozený do vzduchu, dopadne zpět na zem, a to v nejbližším okolí kráteru (5). Límec kráteru můžeme vymodelovat z moduritu a uvařit, nebo uplácat se sádry, v obou případech okolo kruhovité prohlubně vytvořené rozžhaveným nožem. Také barva kráteru nemusí být vždy černá - vlhká hlína se tak snadno neočoudí a ponechá si svou přirozenou barvu.

5



Příště začneme budovat a bourat.

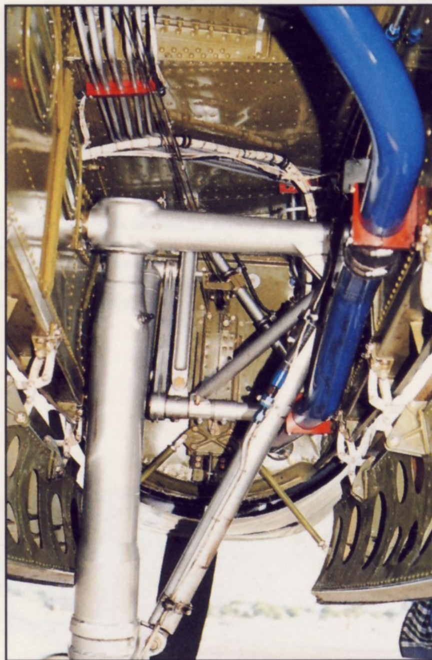
Detaily P-38J (foto: M. Mamula)

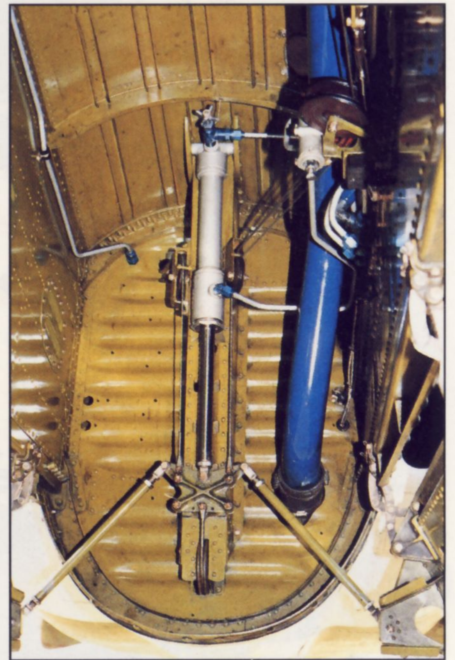




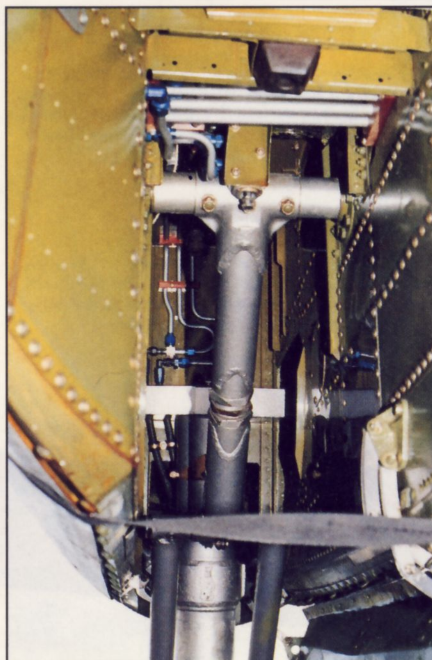




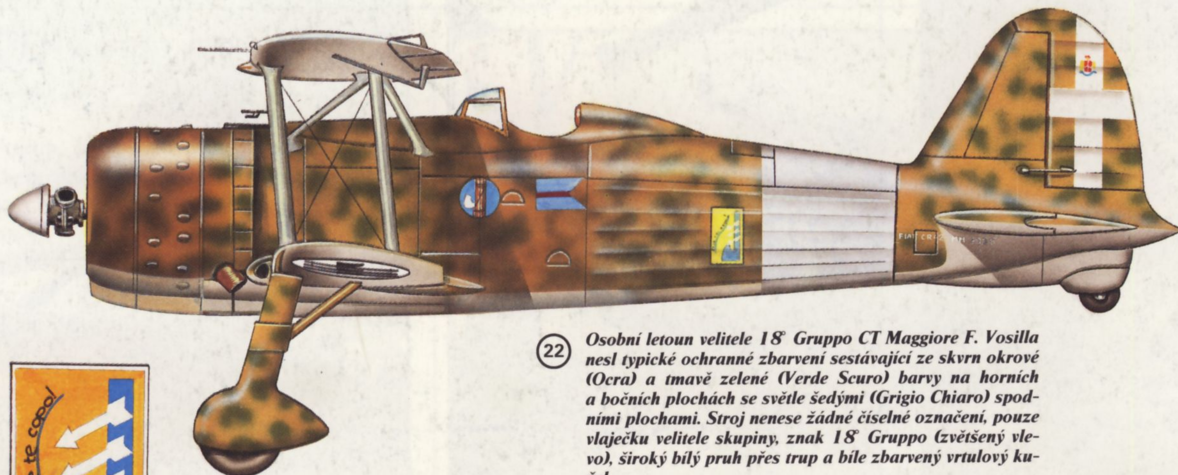




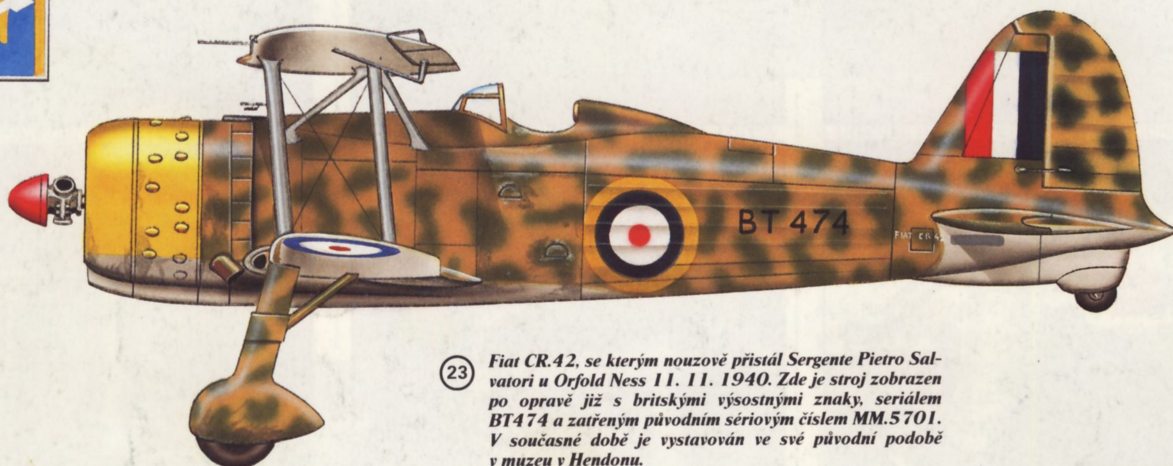




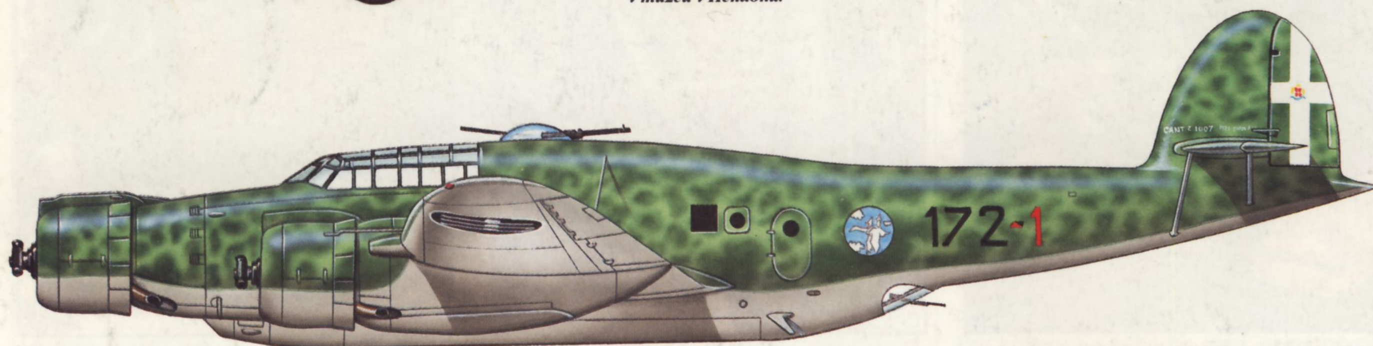




(22) *Osobní letoun velitele 18° Gruppo CT Maggiore F. Vosilla nesl typické ochranné zbarvení sestávající ze skvrn okrové (Ocra) a tmavě zelené (Verde Scuro) barvy na horních a bočních plochách se světle šedými (Grigio Chiaro) spodními plochami. Stroj nenese žádné číselné označení, pouze vlaječku velitele skupiny, znak 18° Gruppo (zvětšený vlevo), široký bílý pruh přes trup a bíle zbarvený vrtulový kužel.*



(23) *Fiat CR.42, se kterým nouzově přistál Sergente Pietro Salvatori u Orfold Ness 11. 11. 1940. Zde je stroj zobrazen po opravě již s britskými výsostnými znaky, seriálem BT474 a zatřeným původním sériovým číslem MM.5701. V současné době je vystavován ve své původní podobě v muzeu v Hendonu.*





(24) *Jeden z pěti bombardérů Cant Z.1007 bis 172ª Squadriglie R. S. T. operující z letiště Chievres v Belgii. Horní plochy kryje nátěr světle zelené (Verde Chiaro) s množstvím tmavě zelených (Verde Scudo) skvrn. Spodní plochy jsou nastříkány světle šedou (Grigio Chiaro) barvou. Zvětšený znak 172ª Sq. R. S. T. je vlevo.*



(25) *Fiat BR.20M (MM.21894) ze stavu 4ª Squadriglia, 11° Gruppo, 18° Stormo operující na podzim roku 1940 z letiště Melsbroek v Belgii. Letoun je zbarven v kombinaci okrové a tmavě zelené barvy na horních a bočních plochách se světle šedými spodními.*

